

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成17年10月28日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

10月28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（都市整備部長）	
質問（野口委員、木村委員、山本善信委員、柴田委員）	
南千里丘まちづくりについて	20
説明（市長公室理事）	
質問（野口委員、木村委員、柴田委員、山本善信委員）	
閉会の宣告	46

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成17年10月28日(金) 午前10時 開会
午後 2時24分 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	渡辺慎吾	委員	木村勝彦
委員	柴田繁勝	委員	野口博	委員	山本善信

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

助 役 小野吉孝

市長公室理事	北野正明	同室参事	小山和重	政策推進課参事	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	栗屋保英		
まちづくり支援課長	土井正治	同課参事	山本莊一		

1. 出席した議会事務局職員

事務局次長 野杵雄三 同局書記 湯原正治

1. 案件

- ・吹田操車場跡地利用問題について
- ・南千里丘まちづくりについて

(午前10時 開会)

○藤浦委員長 ただいまより、駅前等再開発特別委員会を開会します。

理事者からあいさつを受けます。

小野助役。

○小野助役 おはようございます。

本日、第3回定例議会の開会中にもかかわらず、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、お礼を申し上げます。

本日、本委員会にご説明申し上げます内容でございますが、梅田貨物駅の移転計画に関連いたします大阪貨物ターミナル駅西口の出入り問題、及び基本協定書の課題整理の今日の状況、並びに工事用道路の使用につきましてご説明をさせていただきますたく存じております。

また、引き続きまして南千里丘まちづくり構想の検証の中間報告につきまして報告をさせていただこうと存じておりますので、よろしく願い申し上げます。

○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、木村委員を指名します。

それでは、本日の案件のうち、まず吹田操車場跡地利用問題について説明をお願いします。

岩田部長。

○岩田都市整備部長 駅前等再開発特別委員会を開催いただきまして、ありがとうございます。

本日、本委員会にご説明申し上げます内容でございますけれども、1点目といたしまして、大阪貨物ターミナル駅の西口出入り問題でございます。

これまで、出入りに関しましては、JR貨物が段階的に規制を行ってまいりましたが、11月より覚書を遵守し、西口からの出入りを行わない旨を本市に伝えてきておりますので、その内容のご説明

を申し上げます。

2点目といたしまして、懸案となっております基本協定書の諸課題について、大阪府をはじめといたします協定五者の各担当者間におきまして、解決に向けた確認作業を進めているところであり、本日は現在までの課題整理の状況をご説明申し上げます。

3点目といたしまして、工事用道路の使用に関するご報告をさせていただくものでございます。

なお、これらの3点の詳細につきましては、担当の山本よりご説明申し上げますので、よろしく願いいたします。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 それでは、詳しい内容につきましてご説明いたします。

まず、大阪貨物ターミナル駅の西口出入り問題についてでございます。この問題に関する近年の経過につきましては、資料1-1にまとめてございます。

この問題につきましては、これまで委員会等で何度も指摘ございまして、ことしにはいりましてからは神戸貨物ターミナル駅及び大阪貨物ターミナル駅の視察などの際にJR貨物に対しまして直接ご意見をいただいた経過がございます。

これらを受けまして、JR貨物では、これまで西口の出入りに関する規制を段階的に行ってきた状況でございます。

その内容でございますが、まず本年4月8日からは午前7時から9時までと午後3時から7時までの歩行者の多い時間帯を中心にコンテナの3個積みなどの大型車を除くトラックの出場、入場を禁止いたしました。

次に、6月13日からは先ほどの規制につきまして大型車を除くトラックの出場については、終日禁止と変更をいたし

ました。

さらに、9月20日からは、大型車に付きましても午前7時から9時までと午後3時から7時までの出場、入場も禁止しております。

このような段階的な規制によりまして、西口からの貨物運搬車両の出入りは確実に減少している状況でございます。

その出入りの台数につきましては、資料1-2でございます。

西口からの出入りの合計台数は、5月10日が557台、6月22日が413台、10月7日が212台と減少しております。

このような状況から、利用運送事業者には専用道の利用が確実に浸透してきたと判断し、11月1日からは覚書を遵守するとして貨物運搬車両については、やむを得ないと認められるものを除いて西口からの出入りを禁止するとJR貨物からお聞きしております。

これを受けまして、本市としましては、11月からの覚書の遵守の状況について経過を見ていきたいと考えております。

また、やむを得ないと認められるものについて、本市とJR貨物の間で文書の交換を行う予定としております。

その交換文書の案は、資料1-3でございます。

昭和57年10月1日に締結した覚書第1条のアンダーラインを引いておりますただし書きの部分を変更し、4項目を規定するものでございます。その案文につきましては、資料の3ページ目でございます。

内容でございますが、1番目、自然災害事故等による専用道路の破損等により、専用道路の使用ができなくなった場合。

2番目、専用道路に至る経路における事故通行止め規制等により、専用道路の

使用が困難な場合。

3番目、災害時等における輸送の緊急性、及び必要性が認められる場合。

4番目、貨物駅構内における事故等により出入りが必要な場合というものでございます。

さらに、これら4項目の規定により、出入りしようとするときは、あらかじめ市に報告しなければならないとしたものでございます。

次に、茨木市の宮島2丁目交差点の改良についてでございますが、茨木市と府警本部との間で協議を行っていただいておりますが、現段階では依然として協議の継続中でございます。

続きまして、基本協定書の課題整理についてご説明いたします。

平成11年1月20日に大阪府、摂津市、吹田市、日本鉄道建設公団、JR貨物の五者によりまして、梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書を締結しましてから、基本協定書の第3条に記載されております環境アセスメントの手続が平成11年12月27日から開始されました。

環境アセスメントにつきましては、これまで準備書、評価書などの提出を受け、市民への説明会、函書の縦覧、市民意見の受理、環境影響評価審査会への諮問、市長意見書の送付などが行われ、現在は手続の最終段階まで進んでいております。

それと同時に、平成11年から協定五者間で基本協定書の諸課題の整理に向けた協議を続けてまいりましたが、現段階で、一定、取りまとめしました内容につきまして、資料2-1に基づきまして、ご説明させていただきます。

表の左側には、協定書の内容を、また右側には、それぞれの条文におきます現在までの課題整理状況等をお示ししてお

ります。

1 ページ、2 ページは、第1条の貨物取扱量等についてでございます。

第1項では、100万トン以内、かつ梅田貨物駅機能の約半分についての実効性につきまして整理をいたしております。

①でございますが、現在、梅田貨物駅に発着する貨物列車24本について、吹田と百済へ12本ずつ、かつ移転貨物量が均衡するよう計画するというものでございます。

そこで、貨物列車の本数を12本ずつに振り分けました場合に、貨物量がどのように振り分けることができるのかということで、JR貨物が現在の梅田貨物駅に発着をしております貨物列車のダイヤを基に平成16年度の取り扱い実績から吹田と百済の想定取扱量のシミュレーションを行いました。

その結果、平成16年度の梅田貨物駅の発着量の実績153万5,000トンは、吹田76万トン、百済77万5,000トンとなりまして、おおむね半分ずつになるということが確認されております。

②でございますが、開業後の具体的な種々の課題については、これらを調整するための仕組み、協議の場といたしまして、仮称ではございますが、吹田貨物ターミナル調整会議を設け、継続的に協議、調整を行うこととしておられるところでございます。

このターミナル調整会議の場におきまして、JR貨物は貨物の取扱量の実績や傾向値を報告することとしておりまして、100万トン以内の確認や資料2-2のようなグラフによるトレンドの確認を行い、突出した動きがある場合には内容を説明し、是正を図るものとしております。

第2項、第3項、第4項でございます

が、先ほどのターミナル調整会議の機能を使いまして、中継作業量の年間45万トン以内の実績報告や施設の改修等を行う場合の報告を行うものとしておられるものでございます。

第5項の大阪貨物ターミナル駅へ移転させないことにつきましては、先ほどの第1項と同じくターミナル調整会議におきまして、その年度の全体及び関係各駅の輸送量の実績値、傾向値と大阪貨物ターミナル駅の実績値、傾向値を報告するとともに、突出した動きがあれば内容を説明し、さらに、その差が顕著な場合等は協議し、必要に応じ、次年度の貨物取り扱い計画に反映するなどの是正を図るものとしております。

次に、3ページ、4ページは、貨物専用道路の1日当たりの貨物関連自動車の通行台数1,000台以内を遵守するための方法や、貨物関連自動車の運行経路に関する内容につきまして整理をしたものでございます。

3ページは、1日1,000台以内を遵守させますために、①としまして貨物専用道路の出入口に計器を設置し、常時カウントする。

②としまして、1,000台を超えることがないように、毎営業日の朝、利用運送事業者の確認し、状況に応じて集配計画の調整を行う。

③としまして、その状況についてはターミナル調整会議におきまして報告をすることとしておられるところでございます。

また、貨物専用道路の出口から、その南側の十三高槻線との接道部分につきましては、信号機の設置や交通規制により、大型車が左折できないシステムの実現に向けた府警本部への要請と協議を行うこととしておられるところでございます。

4ページは、JR貨物と利用運送事業

者との間に交わされる文書に関する条項でございます。

J R貨物と利用運送事業者との間で取り交わされております駅構内、及びコンテナの使用に関する基本協定書の附帯事項に、吹田貨物ターミナル駅に出入りする貨物関連自動車の運行経路、運行台数等について条項をつけ加えるというものでございます。

続きまして、5ページの環境対策でございますが、第3条第1項及び第2項につきましては、現在行われております環境アセスメントの中で対応しております。

第3項の緑地の確保につきましては、資料の8ページに断面図をお示しております。

貨物駅用地とまちづくり可能用地の境界に貨物駅構内への侵入防止柵を設けますとともに、貨物駅側に幅員2メートルの低木の緑地帯を設け、まちづくり可能用地には幅員4.5メートルで低木、中木、高木を配置した緑地帯。その横には、散策路としてもご利用いただける幅員3メートルの管理用道路を配置することとしております。

この緑地帯を設けることによりまして、摂津市域約1キロメートル、吹田市域約2キロメートルにわたりまして、連続する緑の散策ルートを市民にご提供できると考えております。

次に、6ページのまちづくり可能用地についてでございますが、現在、まちづくりに資する価格の設定や売却可能な時期の考え方等の点におきまして調整中でございます。

次に、7ページでございます。

第6条の住民説明でございますが、既に実施済の事業計画に関する説明会とは別に、工事着手後に行う吹田貨物ターミナル駅の建設工事に関する工事工程等の

説明に当たっては、吹田市、摂津市の指導のもとに地元関係者に対して誠意を持って、十分な説明を行い、理解を求めるとしております。

第7条の事業着手につきましては、基本協定書の締結後に進められてきた諸課題の整理を受け、大阪府、吹田市及び摂津市は、鉄道運輸機構及びJ R貨物がこれらを履行することを確認し、事業着手に合意するとしているものでございます。

以上が現段階での基本協定書に関する課題の整理内容でございます。

最後に、吹田貨物ターミナル駅建設事業に係ります工事用車両の通行ルートについてご説明いたします。

現在行われております環境影響評価の手續におきまして、工事用車両の通行ルートにつきましては、2つの市長意見を事業者に対して出しております。

1点目は、市道千里丘44号線は、住宅地域で歩行者も多いことから、児童や歩行者の安全確保のため、歩行者分離などの対策を講じることというものでございます。

この意見に対する事業者の回答は、市道千里丘44号線の山田川沿いの民家側に児童や歩行者の安全確保のため、歩行者分離等の設備を整えるよう摂津市と協議しますというものでございます。

2点目は、市道千里丘60号線は、走行ルートの代替を検討することというものでございます。

この意見に対する事業者の回答は、市道千里丘60号線の代替として、下水処理場の敷地内を通行できるよう関係機関と調整しますというものでございます。

これらの回答を受けまして、事業者と本市の関係各課で協議を行っておりますが、市道千里丘44号線の歩行者分離などの安全対策につきましては、その安全

対策の内容の検討のために現地測量を近々に行いたいと、鉄道運輸機構から申し入れがございまして、地元自治会とも調整した上で了承したいと考えております。

市道千里丘60号線の代替ルートにつきましては、条件整理を行った上でクリーンセンター内の通行を認める方向で協議を行っております。

また、市道千里丘44号線、及び60号線周辺の地元自治会に対しましては、環境影響評価が終了し、着工合意がなされるまでの間に工事中の安全対策や工事用車両の通行等について、事業者から説明会を開催させる方向で協議を行っているところでございます。

○藤浦委員長 説明が終わりました。

質問があれば、お受けをいたします。

野口委員。

○野口委員 そうしましたら、幾つか質問をさせていただきたいと思っております。

今回、環境アセスの手続がされてきてまして、説明がありましたように吹田、摂津の動きの中で、この計画そのものが最終局面にきてるということは、個人的には感じております。

その中で基本協定書の中身のこの間の取り組み状況だとか、当委員会ですらいろいろ言われておった貨物ターミナルの経過の問題についても一定整理がされてきたというふうに思っているわけですが、きょう説明いただいたんで感じる点から、幾つか質問を申し上げたいと思っておりますが、1つは覚書であります。

今回の覚書の案があるんですけども、自然に考えてこういうことはやむを得ないということに当然なろうと思うんですけども、過去の覚書、このときにはやむを得ないという言葉だけで一応文章が入ってて、この間の経過になったわけですね。それに対して、いろんな不信感も含めて

問題が惹起をしたと。

わざわざ今回、この中身について条文で規定するという事になったんですけども、その辺のなったことについて、改めてやっぱりそこまでしなければ、この整理がつかないという、この問題についてJR側がどう受けとめておるのかということについての市の方と貨物の関係で、どういうふうにするのが精査できたのかというのが1点ですね。

もう1つは、条文の担保として、細かくて申しわけありませんが感じた点ですけども、4項目、その事例が出てます。

そのときに、第2項であらかじめ乙に報告しなければならないと。ただし、緊急を要する場合は、事後において報告することができる。これは、状況に応じて行政に対する報告でありますけども、あそこは日々、住民が通るわけで、その住民側が何もなければ11月1日から何も通らないという認識のもとに毎日、あそこを利用、通過しますけども、こういうことが発生した場合に、そこから出入りするという状況になるわけですね。その辺がきちんと認識できて、そのことをわかった上で市民の方々が通行できるように、そういう対応をする必要があると思っています。そういう点で、条文上、その辺のことをきちんとわかるような文章をちゃんと入れるべきであると。

具体的には、安全対策の問題とかありますけども、もうちょっとそれをつけ加えて、ここを利用する住民との関係で条文上、対応をきちんとするという文書を加えるべきではないかなと思います。その点、ちょっとご意見をお聞かせいただきたいと。

それと、基本協定書に関する問題です。これも感じたままに申しわけありませんけれども、1つは、開業後のいろんな課

題について、ここでチェックをし、修正をしていくというための（仮称）吹田貨物ターミナル調整会議というのが、ここで初めて出てきました。このメンバーとか、ちょっともう少し、イメージがわくような説明をいただけませんか。

それと、専用道路入口部分と十三高槻線の関係でありますけれども、いろいろ計器を設置し、常時カウントすると。それと、出入り運送業者とのちゃんと会議をもって、1,000台以内ということを守るという方向で整理がされているわけでありますけれども、これまでは専用道から出てきた時点で左折をしないということを中心に論議がされていたと思うんですけれども、逆に十三高槻線の方から入るということが、もともとの計画上、自由に入れる状況ではない計画になっているのか。自由に入れるならば、その辺の、入らないための担保はどうなっているのか、ちょっとあわせてお聞かせをいただきたいと。

あと、ちょっと説明がなかったんですけど、こういう取り組み状況になってますので、改めて幾つかあります。

1つは、遺跡の発掘問題です。担当が違うから、わかる範囲で結構でございますけれども、吹田の方でも片山の府営住宅の地域で府営住宅建て替えに際して試掘したら遺物が出てきたということも最近あります。

そして、うちの方もガード拡幅の千里丘1のところも出てきました。

だから、そういう面で、これまで幾つか場所を決めて発掘がなされてきましたけれども、改めてこの間の状況を見ますと、きちんと予算も組んで、この吹田操車場跡地全体の遺跡の発掘ということをきちんとすることは大事だと思っております。そういう点で、府の教育委員会とか、市

の教育委員会とか、そういう絡みになりますけれども、その辺の動きも含めて、この間に対して、ちょっとお答えをいただきたいと。

吹田の方は、摂津は手続上、審査会の現局面での吹田のような報告書がなされることはないわけでありまして、吹田の評価審査委員会の報告書で、この文化財問題に対して、吹田の教育委員会は大阪府の教育委員会と協力して、事業者事前に必要な調査を行わせるとともに、事業の実施が埋蔵文化財に対し、極力影響を及ぼさないように十分指導されるよう要望するというところを、文言を評価審査会の報告書として市長に提出しているわけです。そういうことも見ますと、市としても吹田のこういう評価審査委員会の報告内容を受けて、歴史のこういう絡みの問題について、きちんと整理をする

と。今、記録保存でやっておりますけど、本来ならば現地で保存するのがあるべき姿なんです。ただ、開発をするために記録保存ということで、今、進んでおりますけども、そういう状況もありますので、一度この問題についてお聞かせをいただきたいというふうに思います。

○藤浦委員長 それでは、答弁を求めます。

山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 ターミナル調整会議の件でございますが、まだどういったメンバーでというのは、正式にはもちろん決まっておりますけれども、今、吹田市、大阪府、JR貨物、鉄道運輸機構の五者で一応、検討はしておりますけれども、今のところ一応そのメンバーとしましては、将来的には鉄道運輸機構というのはなくなっていく組織でありますので、それ以外の組織で構成しようと

いうことで、摂津市、吹田市、JR貨物、それから地元の市民の方々、今は約2名ずつぐらいかなということを考えておきまして、オブザーバーとしましては大阪府、それから組織が存続する限りの間におきましては、同じくオブザーバーとして鉄道運輸機構が入るところあたりを今、検討しております。

それから、十三高槻線からの右折での進入につきましては、もともと進入する場合も出ていく場合も、ルートというのは決められておきまして、特に今回では資料2-1の4ページのところで記載されておるんですけども、これはJR貨物と利用運送事業者の間で結ぶ協定書の中につけ加える条項というところで、運行経路につきましても記載されております。このルート、ここに書かれております路線を使ったルートでないと進入も出場もできないということを規定しておりますので、右折での進入というのも出の左折と同じく禁止ということになっております。

それから、遺跡の件ですけども、まちづくり可能用地につきましては、現在は鉄道運輸機構、あるいはJR貨物なりが所有しております土地なんですけども、そのまま現所有者が持ったままで何か触るとなれば、その触る段階で当然、大阪府なりに申請を出して調査しなければならないというのがあります。

ですから、将来的に例えば、もし市が購入するとか、あるいは第三者、全然違う企業とかが買うという場合、所有者が発掘するということになりますので、しかも表面を触らない、例えばグラウンドのままにしておくとか、そういうような場合は発掘の必要がないというふうに聞いておりますので、例えば何か物件を建てる基礎をつくらないといけないというよ

うな場合には、発掘の必要があるということで、そのときには同じく申請を出してというふうには聞いております。

ですから、今の段階で、だれが何をするかというのが決まってない段階では、発掘するということまではいかないというふうに聞いております。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、57年に結ばれました大阪貨物ターミナル駅についての覚書の件についてご答弁させていただきます。

まず今回、このような形で再度、覚書を交わすような形にならなければならなかったのかというふうなご質問ですけども、当初の覚書におきましては、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られるものについては、この限りでないと、非常にわかりにくいような表現になっておったと。特に貨物が今まで出入りしていたものが、貨物側としては、あれはやむを得ない場合やというような解釈があって、市としては、そうじゃないでしょうというようなところで非常に話が進まなかったというふうな経緯がございます。

今回の、その辺のやむを得ないについて、再度協議をして、整理をしようという形で、今回このような形で緊急時、当然、緊急時につきましては出も入も当然出入りが必要やという形の中で覚書の一部変更という形で結ばさせていただこうとしたものでございます。

もう1点、緊急時の場合の出入りに、やむを得ない場合の出入りにつきましての安全対策についてでございますけれども、当然、緊急時において今まで出入りしていない貨物自動車が出ることについての安全対策というのは、当然必要やというふうに考えております。

しかし、この覚書の中で定義しておりますのは、どんな場合について出入りができますかということの規定したものでございまして、ここに特にそのときの安全対策についてまでは、今回は考えておりません。

○藤浦委員長 十三高槻線から右折で入ることについては禁止という答弁をいただきましたけど、先ほどの質問の中ではその担保性も聞いてはりますので、その答弁をお願いします。

山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 十三高槻線から右折禁止の摂津の担保性なんですけども、先ほどの資料2-1で書いておりますように、JR貨物と利用運送事業者の間で文書を交わします。その違反があった場合の罰則規定というのを設けておりますので、まずそこで一定の担保ができると考えております。

それから、ターミナル調整会議でも、そういうような出入りがありましたとかいうような報告は、必ずJR貨物の方からするようになりますので、そういった場でもこういう事実があったと。だから、ちゃんと守らないといけないよというような、そういう調査の場がありますので、そこで意見を言っていって是正していくというところで、担保というふうに考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そしたら、今のご答弁いただいて鳥飼の貨物ターミナルの件ですけども、11月1日からということ言われておるわけですね。過去の経過を見ますと、るるはあんまり言いませんけども、そういう約束をして再度出発をすると。実際、約束どおりにいったかどうかの確認作業といいますか、当然いると思いますので、その点をどうするのか。一月単

位でいただくのかわかりませんが、ちょっと確認だけしておきたいと思います。

先ほど、工事車両の出入りについて、住民説明会の時期について、着工合意に至るその前にされるという話でありますけども、なかなか答えられんといいますか、着工合意の目安といいますか、今、取り組み状況の中で時期的に、どうお考えなのかと。

あわせて大体、この住民説明会について、どのくらいに開催になるのかという点、ちょっとお聞かせをいただきたいと。

基本協定書の問題ですけども、きょうは基本協定書についての、この間の取り組みについての報告があったんですけども、もともと平成11年1月20日に、すべて基本協定書には、いわゆる発掘問題、遺跡問題について条文規定は何もないわけですね。移転に絡むということで、ハード面にかかわる問題について、この条文整理がされてるわけですけども、関連して当時の市長との関係で確認書がありまして、そこで4項に埋蔵文化財の試掘調査を実施し、その調査結果を甲に報告するものとするということで触れられているわけですけども、これ、たくさんの遺跡が発掘をされると。明和池遺跡だとか、吹田操車場遺跡だとか、片山荒池遺跡だとか、いろんな中世も含めて、この地域、いっぱいこの間、部分的な試掘であっても出てきてるわけですよ。

貨物駅の移転に関係ない周辺の建設工事に関連しても、いっぱい出てきているという状況ですので、きちんと基本協定書の中で、この遺跡問題について、どういうふうに対応するのかということについて、1項入れるべきだと思いますけども、その点の考え方、ちょっとお示しいたきたいと思います。

それと、開発可能用地の問題です。吹田が14.2、設置が8.2ですか、そういう広さがありますが、今現在聞き及びますと、開発可能用地の部分の土を削りまして、それを計画、言われている基本とか、その他のところに盛土に使っているという話なんです。

先ほど開発可能用地については、民間にしても、公にしても、ここを活用する場合に費用を出して届出されて、そういう試掘も行われると、発掘も行われるという話でありましたけども、実際、現状そういうことが行われているということもありますので、先ほど申し上げた、きちんとした試掘、発掘をやるのが大事だと言いますが、その辺の開発可能用地の状況も含めて、ちょっとつかんでる分を教えてくださいませんか。

それと、基本協定書の最大の問題である2分の1の移転先問題ですね。これまで吹田、摂津の吹田操車場跡地への移転の方が取り組まれてきて、大阪市内の移転先ということで百済が一応計画は決定され、今、ことが進められていますけども、うちの方でも大分時間がかかっているわけですから、百済の方もそんな簡単には収まらないということは予想されるわけですけども、そういう中で吹田操車場跡地への梅田貨物駅の移転の着工合意と2分の1の大阪市内の移転の問題について、今の時点で状況も含めてお知らせしてもらいながら、その辺の確認事項、どういう状況であれば、この吹田操車場跡地への着工合意になるかという点について、改めてお聞きしておきたいと思えます。

○藤浦委員長 答弁を求めます。

土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、大阪貨物ターミナル駅の件についてお答

えさせていただきます。

11月1日以降の出入りの状況の確認についてということですが、当面、貨物の方で出入りにつきましてはガードマンを立てて、周知も含めてガードマンをつけるというふうに聞いております。

その中で一定、指導、誘導等もできるものと考えております。市としましては現状の確認、及び貨物ターミナル駅の西口に監視カメラが現在ついております。そのビデオ等の提出を受けながら、うちの方としても時期はわかりませんが、定期的な監視は今後もやっ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 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 着工合意の時期に関しまして、先ほどお話ございました大阪貨物ターミナルの件、あるいは基本協定書の件、環境アセスメントの件につきましては、最終段階といえますか、ほぼまとまってきたという状況なんですけども、このあと着工合意する場合には、最終もう一度、文章を交わさないといけないと考えております。

こういう内容について遵守してくださいねとかいうような文言を入れた文章の交換が必要になると考えてまして、その調整をまだこれから入る段階になりますので、きょうは基本協定書がここまで、一応、五者で取りまとめはしましたという中間報告的な段階、まだそういう段階というふうに考えております。

そういう手続がまだ残っております。そういうのも、ほぼ目鼻がついてきたころには着工合意という形はなると思うんですけども、それがいつごろかというのは、まだまとめ、これからの段階ですので、まだいつごろというのは、はっきり考えてない状況でございます。

それから、その着工合意前の地元説明の時期でございますけれども、そういうことで着工合意の時期が、まだはっきりわからない段階ですので、地元説明につきましても、いつというのは、はっきりはまだ想定はできてないんですけども、ただ環境アセスメントの手続が終われば、地元さんとしてしまえば、環境がどうなるのか。特に、摂津市でいいますと工事用車両が通るルートに沿道の方々というのは、かなりご心配なされていると思いますので、環境アセスメントの手続が完全に終わりました、それから着工合意の時期はいつかわかりませんが、まずは環境アセスメントの手続が終わってから以降ということで、そういたしますともうすぐ終わるといふふうに聞いておりますので、早ければ終わったらすぐということになると思うんですけども、まだこれから調整に入らないといけないという段階でございます。

それから、確認書で書かれてます遺跡の関係ですけども、今の基本協定書の中で記載しないといけないんじゃないかというご意見なんです、この確認書といいますのは、基本協定書の中で各種の諸問題については、それぞれ各市で整理することという条項がありますので、それに基づいて結ばれた確認書であります。

本日は、その確認書の中身につきましても、本来なら説明しないといけないと思うんですけども、まだ整理が完全に終わっておりませんので、今回はご報告はできないんですけども、確認書の内容につきましても順次整理をしていきまして、またこういった特別委員会の場で説明させていただきたいと思っております。

その確認書の中ではっきり遺跡については、基盤整備する場合ということで書いておりますので、ちょっと限定されて

おるんですけども、しかも当時は、吹田操車場全体が遺跡の区域ですと指定される前の文章でしたので、どこまで想定してそういう文章を入れたかというのは明確ではないんですけども、一定、例えば鉄道運輸機構が基盤整備をする場合には、やはり遺跡の調査をして、調査の結果報告なりをなささいという条文になってますので、それはもし、そういう場合には必ず条文のとおり発掘なり、申請なりをさせるということになると思います。

それから、まちづくり可能用地の、これはアセスの中で多分図面があったと思うんですけども、切土なり盛土なりをしてというところをおっしゃってるんだと思うんですが、鉄道運輸機構に確認しましたところ、切土の高さといいますか、ボリュームというのが、まだはっきりわかってないということですので、それが例えば、こんなに浅いことはないんでしょうけど、2、30センチとか、そういうふうな場合やったら、ほとんど発掘の作業というところに当たらないと思うんですけど、例えばそれが50センチ以上、あるいは1メートル2メートルとか、なれば当然申請して、発掘作業をしなければなりませんので、その辺のところは質問も別のところでありましたので、そういうところで確認しまして、実際そういう作業があるのであれば、ちゃんと申請が必要ですよということを市の方からも運輸機構の方に伝えておりますので、僕の方はそのような認識はしております。

もし、本当にそういうことになれば、ちゃんとした手続を取るとことは確かに行われることだと思います。

それから、2分の1問題に関します百済の状況ですけども、まず、平成16年1月16日には百済駅を改修することにより対応したいというのを鉄道運輸機構

の方から文書で通知を受けておりますが、その後、地元の方々、具体的には東住吉地区と平野区と聞いておりますけども、地元の自治会と会合を何度も重ねているというふうには聞いております。

最近の情報では、東住吉地区では10月21日に事業受け入れに当たっての具体的な条件を記した要望書が出されたというふうに聞いております。

それから、平野区では10月25日に工事着工を前提として、今後、百済駅周辺環境対策委員会における協議をさらに進める方向での集約がなされたというふうに聞いております。

これはあくまでJR貨物からの報告、鉄道運輸機構とJR貨物からの報告なんですけども、状況としてはそうだと聞いておまして、これを聞いた限りでは今までのように絶対反対だと、白紙撤回せよとばかり言われてるわけではないような状況に変わってきておるといふふうに市の方では認識しております。

その着工合意の時期と言いますのは、先ほども説明させていただきました協定書の整理、それから着工合意時の文書の交換、そういうのが全部終わった段階での着工合意になると思うんですけども、当然この百済の動きというのは把握して、百済の方である程度、これ以上どういう形で集約されていくのかわかりませんが、やはり本当に百済の方で移転、2分の1、いくんだなというのが全員の一致というのはあり得ないかもしれませんが、ある程度、地元として受け入れるというような報告といたしますか、情報があればその段階で着工合意に至るといふことになると考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そうしましたら、開発可能用地の問題ですけども、実際、開発可能

用地の何十センチかの分を削って、別のところに盛土するという事は決まってるわけで、深さとかわからないとおっしゃってるんですけども、それもちゃんとわかっていると申すんです。

そこで見れば当然、一定、深さを掘れば遺跡に係る可能性があるということになるわけで、きちんとやっぱり情報を確認していただいて、それなりのものを言うていただきたいと。

今の時代、開発優先の時代ですが、将来的に社会が変われば歴史もきちんと重んじるという社会になるかもわかりませんが、そういうことも含めて、現時点でそういう問題についても対応することが大事だと思いますので、きちんと情報を確認していただいて、今おっしゃった方向で対応するようにしていただきたいと。

あわせて、摂津の場合は財政状況もありますので、吹田みたいに開発可能用地の問題について、今後こういうふうにしていきますよと。なかなか、計画を含めて現時点では出せないと思いますけども、助役もいらっしゃいますので、大体摂津の場合は、吹田では特別委員会ですら、こうしたいと、こういうゾーンにしたいということで一定、まとまった報告がされてますけども、摂津の8.2ヘクタールについて、どういう方向で今考えているのか、ちょっとこの際、お聞かせをいただきたいと。

最後に、遺跡発掘と基本協定書の問題でありますけども、ぜひ確認書で、それぞれ自治体独自の課題でそこで確認するという項目がありませんから、全体的にこの遺跡発掘がされてる状況でありますから、本協定の本文できちんとこの問題について条文化されるように、市としても努力をお願いしたいということをお願いしておきたいと申す。

○藤浦委員長 岩田部長。

○岩田都市整備部長 残地のまちづくりの件でございますけれども、今、吹田と摂津の中で基本計画の見直しを今現在やっております。その中で、ある一定の色塗といえますか、指定的な位置づけをしていかなければならないと思っております。

ただし、今現在、環境的にやはり吹田の処理場、また今の財政状況の中でどうあるべきかという部分がございまして、片や一方、今、この協定の中に単価的に位置づけて、安い価格で購入するという部分も検討課題であろうかと思っておりますし、二面の策が必要な部分でありますので、もう少し時間をいただいて、検討した中でご報告申し上げたいと思っております。

○藤浦委員長 ほかに、どなたかご質問ございますでしょうか。

木村委員。

○木村委員 鳥飼の車両の出入りについては、57年に覚書が締結をされて二十数年が経過をする中で、ようやく11月には出入りをさせないという徹底がなされたわけですが、この問題は4月に現地へ行って話し合いをしたときに、実際その覚書について、機構の方の認識はどういうことなのかと。単なるメモという認識なのか。我々は、やはり紳士協定だという認識をしておるけれども、それはどうだということを聞きますと、やはりそれは紳士協定であるということもおっしゃってました。

しかし、その紳士協定を守らないということはどういうことやということで突っ込んで、いろいろと議論をする中では、茨木のトラックターミナルの方の道路改良工事と並行しながら、その問題について今後取り組んでいきたいという報告がありました。

先ほど、報告を聞きますと、改良工事

については、今のところまだ未調整、未着工という状況の中で11月に出入りを差し止めて、果してそれが守れるのかどうかということについての、私は疑義を持つんですけれども、そういう点では担当と機構の方の話し合いの中で11月になった経緯の背景等について、とりわけ道路改良工事とのかかわりについて、それでスムーズにいくという担当の方としての認識が持てたのかどうか、その辺の一遍、見解を聞かせてもらいたいと思います。

それともう1つは、吹田操車場跡地の問題、十三高槻線には出入りをさせないということで、庄内新庄線等に流していくんだという話があったんですけども、実際これが果たして、この覚書と、こっちの鳥飼の覚書と同じような形になっていくのではないかなという危惧をしております。そういう点では、こっちのやつについても、今まで入りについても、出たらすぐに右行きしか道がないんやけれども、これは、左や、右へは行かれへんねん、左へ出ると、右には行けないんやから左へ出て行った車が、またそれを一津屋で迂回をして、名神なり、中国自動車道の方に出ていくというケースもたくさんありますし、向こうの方から、堺の方から来た車がメモリアルホールのところへ行く反対側を回って入っていくというような経緯がたくさんありますね。

あそこの高架のところを見てもらうとわかるように、擁壁が崩れてしまって、トラックが切り返しをする中でこすってしまって、あれを見てもわかるように、あそこを回って出入りをしたということは間違いのない事実だと思うんです。そういう点では、庄内新庄線とか、あるいは新御堂から入った車をどう処理するんかといったときに、一方では十三高槻線に

は出入りさせないということになってくると、物理的にどういう出入りをするんだという、私は危惧を持つわけですね。

十三高槻線についても大型車両の通行台数は決まっています。それが仮に、そういう迂回路等、いろんな形の中で十三高槻線の方へ出入りしていきますと、この十三高槻線の大型車両の通行量そのものが狂ってくるわけですから、聞くところによると来年3月ごろには十三高槻線、正雀工区についても着工していきたいという大阪府の意向があるようですし、しっかり、きっちりとその辺の歯止めをかけてもらわないと大型車両の混入率が上がってしまうということになってしまいますので、そういう点では絶対にそういう吹田貨物の車両が十三高槻線には出入りをしないという担保が取れるのかどうか、その辺、担当としての認識をしてもらいたいと思います。

それともう1つは、これは機構を知りたいんですけども、仮にそういう鳥飼の貨物ヤードについて出入りをさせないということになってきますと、今、どれだけ鳥飼方面から通勤、あるいは議員の皆さんも来られている方はよくわかると思うんですけども、土日になるとたくさんの新幹線の見物客があそこへ、中央環状線のところへ車をとめて見ておられます。大変危険です。

これ、事故がいづれ起こるのではないかなという危惧をしますし、そういう点では機構の方なりの希望を一方的に聞くのではなしに、やはりそういう市民、あるいは市民以外の方もたくさん来られると思うんですけども、見学をされる方の見学コーナー等についても、機構の方に、やっぱりやってもらうということの要求をしていくべきだと私は考えますけれども、その辺のことについても、ひと

つお聞きしておきたいと思います。

それともう1つは、基本的には吹田の操車場跡地の問題、行ったり来たりしますけども、吹田の方は既に岸辺の再開発をして大型店舗等を導入する中でどんどん進んでますし、それと連動して吹田貨物についても、相当、吹田市としてはどんどん前へ進んで行っています。

摂津市の場合は、ほかの大きなプロジェクト、たくさん持っていますし、正雀の駅前再開発、あるいは千里丘西、新しく南千里丘等の再開発を抱える中で、仮にこの吹田操車場跡地が吹田と同じように動いているということになれば、これはやはりそういう方向に向いていくという可能性もありますし、そういう点では実際8.2ヘクタールの購入価格について、例えば今の民間の単価では、到底そんなものはできませんし、おおむね機構と吹田市なり、摂津市との間で話し合いをする中で平米当たりの単価がどれぐらいになるのかということもある程度、念頭に置いとかないと空理空論になってしまいますし、その辺の実態について具体的に今何ぼだとかいうことは、この場で言うことにはいろいろと問題があるかと思えますけれども、おおむね市としてはそういう取り組みが可能な金額で買収できるのかどうか、その辺のことについての一定の見解をこの機会に聞いておきたいと思います。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 貨物ターミナルの件ですけれども、交差点改良ができない中で守られるのかというようなご質問ですけれども、今までは貨物は交差点改良ができないので西口の出入りを削減できないという形で、ずっと推移してきました。

ただし、ことしの4月から大阪貨物ター

ミナルを視察に行くなりして、直接いろいろ話をし、また覚書についても先ほどお話がありましたように、どのように考えているのかという形で、こちらから強い要望をしてまいりました。

その中で、先ほども話しましたように4月から、段階的ではありますが自主的に削減の方向で努力をされました。当初、500台以上の交通があったものが、今、約200台ぐらいまでは減っているという実態があります。

このような実態、交差点改良がない中で通運業者にも一定、その辺の理解ができたというふうな判断のもとに今回、11月1日から全面的に閉鎖しようという動きになったものと考えております。

ただし、11月1日から、しっかり守られるかどうかというのは、今後やはりしっかり見極めていく必要があるというふうに考えております。

それと、土曜、日曜、新幹線基地の見学者が多く、不法駐車が多いという形で、貨物側に何らかの協力をというふうなお話ですけども、その辺につきましても今までも新幹線にそういう展望施設をつくれないうような形の話もありましたし、また新幹線はJR東海、貨物とはまた別の組織でもなります。

ただし、この際でございますので、その辺も含めまして、今後できるかどうかちょっとわかりませんが、貨物の方と例えば一部の駐車場が借りれないかというふうな話もしていくべきであるかなというふうに考えております。

ただし、いろいろ管理面とか、安全面の話もありますので、これは今後、話をさせていただきたいというふうに考えております。

8. 2ヘクターの今後の開発可能用地の件でございますけれども、現在、構

想Ⅱで、前回つくっております、吹田操車場の跡地開発についての構想の見直しを進めております。

その中で前回は5万円程度で買って、売却して、すべての整備ができるというふうな構想でしたけれども、なかなか社会情勢が変わった中で実現は難しいというふうに考えております。

その中で基盤整備の見直しとか、その辺も含めまして、今、検討しております。

その中で事業の成立価格と、それと本市として、どれぐらいまで財政負担ができるのかというのも踏まえまして、今後、それによって全部買うのかとか、また必要な一部を買うのかというふうなところも今後考えていく必要があるかと思っております。それを含めまして今回の見直し作業の中で検討いたしておりますので、よろしく願いたいと思います。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 十三高槻線への大型車両の進入の件でございますけれども、同じ答弁になってしまうんですけども、まず開業されてから当分の期間といたしますか、その利用運送事業者が一定ルールを守れてるなというのが確認されるまでの間というのは、ガードマンをつけますので、その出入口の箇所ですと左折で出ていく、右折で入ってくるというのは、ガードマンでとめるなり、誘導するなりというのはできるかと考えております。

それから、そういうふうな現地での誘導に加えまして、やはり協定書の中でもとも通行ルートというのがはっきり記載されておりますので、その協定書を守っていくのが当然の話なんですけど、先ほども言いましたようにJR貨物と利用運送事業者の間にも文書を交わしますし、その中では違反者に対しては罰則規定が設

けられてます。

それから、ターミナル調整会議、これはいつまで存続するかというのはあるとは思いますが、やはり摂津市、吹田市、それからJR貨物も入って、地元の住民さんも入っていただいた中でこういうことがあったとか、あった場合、台数がどうだったとか、どんな対応をしたとか、そういうような情報も全部その中で出して、協議して是正を図っていくと。

最終的には、この調整会議で監視するといいますか、それしかない今のところは考えておりますので、担保と言われましたら最終的な担保としては、そういう場で対応していくということになると思います。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 答弁の中で厳しく指摘をする中でということですが、実際、鳥飼基地へ行って、私はそのときは委員ではなかったんです。けども、やっぱりあえて厳しく指摘をしないと機構の方の体質は変わっていかないという気持ちを持って、普通は、その当時は議長ということで発言を控えるべきだったんですけども、あえて発言を申し上げ、機構の責任者の方にも厳しく指摘をする中で大体23年ぐらい経過してはね、覚書を交わして。その間、なし崩し的に出入りをしていった。

4月14日時点で機構の方が、それではわかりましたと、茨木の道路改良をした中で何とか頑張っていくというところだったんですけども、実際それが道路改良工事をしなくてもいけるということですね。今、11月からとめるということは。その辺が、やっぱり機構はそのときそのときの便宜的な答弁をやってくるんだなということは改めて、私、認識しておりますし、もう1つ言います

と、14日以降、朝晩の規制をやり出しました。確かに車も減りましたし、ただこの中央環状線なり中国自動車道、貨物から出てくる車で溢れました。大変渋滞しました。

そういう中で、ガードマンがどういう誘導をしておるかと言いますと、結局は貨物ターミナルの車を優先して誘導して、歩行者をとめて、あるいは車をとめて、中の車を出してる。これ、逆ですね。

歩行者なり、通行の安全を確認した上で貨物からのトラックを誘導するというのが本来のガードマンの仕事だと思うんですけど、それは全く逆の誘導をしているという、ああいう姿を見ますと、今、吹田操車場の跡地の問題、十三高槻線の問題は、私は大変不安を感じます。

やはり、ガードマンというのは機構から契約をされて、雇用されてるガードマンだと思いますし、そっちの方を優先するというようになってきて、いろんな問題が出てくるのではないかなという危惧をします。

そういう点で、先ほど言いましたように必ず構造的にはなるほど出入りさせないようにはできたとしても、迂回路等があって、そこからまた出入りができるというようなことになってきますと、鳥飼でもそうだったように、そういうことが起こってくると十三高槻線の大型車の混入率がまた上がっていくという、大変危惧をしますし、先ほど申し上げましたように、きのう、おとといも十三高槻線の擁壁の問題で芦屋の見学に行っていました。

そういう中でいろいろの話を聞きますと、府の方は来年3月ごろには十三高槻線の正雀工区については工事着工していきたいという意向を言っていましたし、そういう点ではいよいよ進んでいくという中で、片一方でそういう吹田操車場

の十三高槻線への混入の問題が大きな、これからの我々にとってのテーマだなということを感じていますし、そういう点ではこの鳥飼の二の轍を踏まないように、必ず十三高槻線には1台も大型車両は混入させてないということの保証なり、担保を取るように担当として、今後一層努力をしていただきたいと思います。

見学については、今、既に要望しているということで、やはりそれぐらいの市民サービス、子どもたちに新幹線を見学させてあげるといふ大人としての配慮というのは、これからも積極的にやってもらいたいと思いますし、吹田操車場の跡地問題を進めようという立場で言うんではなしに、8.2ヘクタールの用地の買収価格についての問題は、今先ほど申し上げましたように具体的に金額は言えないでしょうけれども、仮に今、民間が平米当たり150万円とか70万円とかいうような取り引きをされている中で、こういう事業の用地が一体、どれぐらいで買収できるのかということ、市民にとっても、我々にとっても大変大きな関心事ですし、それが5万も10万も平米あたりの単価がついてくるといふことになれば相当、やっぱり買収単価も上がってきますし、転がし方式という形でやる方法もありますけれども、やはりそういう点では少なくとも5万円以下の金額でない、こんなものは前へ進んでいかないなという、私自身の認識を持っておりますけれども、その辺ことについて実際担当しておられる岩田部長なり助役の方から、もし今ここで言える範囲内のことがあればご答弁いただいたら結構かと思います。

○藤浦委員長 岩田部長。

○岩田都市整備部長 今回の単価問題でございましてけれども、やはり我々が今検討させていただく中で、公的鑑定の部分の

とらまえ方と言いますと、公示価格なり、鑑定をとる、それを基盤とした中で、あと遺跡の掘削等の差し引き、それがやはり購入価格かなど、端的に言えば。

その中で、相手とまだそれ以上の交渉で値をどれだけ下げるといふ部分にかかってこようかと思っておりますので、それで我々の財源の中で確保していけるかどうかという部分で検討してまいりたいと考えております。

○藤浦委員長 ほかに、どなたか。

はい、山本善信委員。

○山本善信委員 最初に野口委員からのご質問もありましたが、2分の1の百済案に関しての件、先ほどお答えがあったんですが、その点について以前の白紙撤回とか、絶対反対とかいふのは様子が変わってきてるといふような認識をお持ちのようですが、その認識そのものがJRからの関係の、機構からの関係の報告に基づいてということではあるんでしょうけども、実際やはりそういったことに関して、それこそ信用せんわけやありませんけれども、やっぱり直接、当事者の方にその辺の認識なり、あるいはまた内容について調査はちゃんとして、こちらの方との調査に基づいて、ちゃんとその辺の2分の1が担保できる可能性ということについて探っておかないと、またぞろだまされるという、言葉は悪いですけども、そういう感じがしてしゃあないわけですね。

ですから、その辺をもう少し今の時点で、先ほどご報告がありました内容、ご説明がありました内容だけでは、ちょっと認識が私らではできませんから、あるいはまた担保の可能性ということについて、しっかりとした、そら、ええこっちゃんというふうには思えませんので、今の時点でどんなふうな形で、さらにそのこ

とについて承知しておられるのかということを一遍お答えいただきたいと思えます。それだけで結構です。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 百済の状況ですけれども、摂津市だけが把握する内容では、当然ございませんので、大阪府も吹田市も百済の状況というのをしっかり把握してからの着工合意に当然なりませんので、その情報の入手につきましては、大阪府、吹田市とともに、きっちりとした形で入手して行って、最終的にどうだということを確認していきたいと考えております。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 くどいようですが、大阪府にしましても、吹田市にしましても、やっぱり機構が直接交渉に当たってるわけですから、その方からの話は、こうなりました、あなりましたというご報告だけの可能性というのは非常に高いと思うんですよ。

だから、そのところをもう少し、何か別の手だてで直接向こうの内容を、向こうの方の関係の話もやっぱり聞いてみる必要があるのと違うかというふうに思いますので、そのところを十分に承知していただきたいというふうに思うわけです。

今のお答えとしては、もう、それだけしかないんでしょうけども、その辺のところ、やっぱりしっかりとした担保、2分の1の担保を取っておかないといけないということから申し上げてるわけで、基本協定の一番大事なところであろうかというふうに思いますので、その辺のところ、ひとつ十分にやっていただきたいということだけお願いしておきたいと思えます。以上で終わります。

○藤浦委員長 そのほかにございません

か。

はい、柴田委員。

○柴田委員 いろいろとご説明いただきましたんですが、工事進入路のところの歩道の整備ということの話があったと思うんです。

先般、あの地域の歩道というのは、本来ならもっと早く歩道が整備されていいところであろうかと思うんですが、あの地域には既に花壇だとか、野菜もんだとか植えておられる方があったりして、その辺の方々への退去というのも含めて今後進めていかないかん問題が出てくると思うんで、1つには不法にそういうところを占拠してつくっておられるのか、了解をとってつくっておられるのかわかりませんが、環境的には花壇をつくったり、いろいろなものをつくって、決して悪いものとして今存在してるわけではないわけですから、将来はあそこを歩道としてJR貨物の方が進入路の整備をしたいということだというふうに聞いているんですが、その辺の見通しはいつごろになるのかということも地域に説明もしていないかんのやないかと思うんですが、いかがなものかということが1つ。

それから、先ほど木村委員からもありました単価の問題なんですが、これは私ども当初のときには、1つの目安として八尾の操車場が10万円ぐらいの、平米で売却されたというようなことから、それじゃあ到底、うちでは受け入れられまへんと、亡くなられた岸田吹田市長が5万円というような数字を出してこられたということが、今、5万円という数字が生きているのではないかと。

その後、文化財等の問題もあって、その調査も含めたら当然5万円じゃ買えないと、平米3万円ぐらいの調査費が要るんじゃないかということまで出てきまし

て、ただでもろうてもええ加減なもんだなというようなことも。

ただ、私は、この問題できょう聞こうとしてることは、仮にこの着工同意が進む中で、このこともあわせて少しくくっておかないと、こいつだけを置いてきぼりにしてしたわ、今度この問題が全然、話が違う方向に来たときに、この最初に持ってこられたのは、ここへ貨物駅をつくりますと。そして、残る吹田と摂津の、摂津については8.2ヘクタール、ここを地域として有効に使うていただけるといふ大きなメリットもありますよという、悪いけどお土産みたいなものもあって、今回この吹田貨物駅へ移ってくるということになってたと思うんですよね。

そうすると、やっぱりうちとしては、残る土地をいかに有効に残されたあの地域で開発していけるかということは当然、まちづくりの中で考えていかないかん問題ですけども、そこで出てくる問題は今言われるように単価の問題。

インフラ整備をしていって、どのぐらいの価格になるのかというようなことも含めてトータル的な問題というのは出てくるんで、このこともあわせて、できるだけ最大の協力、限りなく安い値段にしてもらえるのは、そこも含めてやっぱり交渉の中へ入れていかないかんの違うかと私は思うんですが、それはそれ、これはこれというふうにやらないと、これ、いかなのだということになるのかどうか。

私は、含みの中でやっぱり合意ということになるんじゃないかと思うんですが、その辺の見解はどうなんでしょうか、この2点、聞かせてください。

○藤浦委員長 答弁を求めます。

山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 工事用道路に関します地元への説明なんですけど

も、まず安全対策ということで歩道の整備を考えておりますけども、構造的にどのような整備が必要かというような検討も必要になりますし、先ほど初めにご説明させていただきましたように、これから検討するに当たっての測量に入っていくという、まだそういう段階ですので、図面を書きまして、あとは将来的には市が管理する歩道になりますので、市と協議をして、どんな形の構造にしてという細かいところまで詰めまして、それからやっと工事にかかれるんですけども、こういう図面を書いて、こんな形でできるといふところまできて初めて地元さんへの説明もできます。

先ほどから説明させていただいてますけども、それも含めて着工合意までには、こういう形で安全対策をしていきたいとか言うような説明をしないといけないと考えてます。

ですから、時期としましては、いつごろというのははっきり言えませんけども、やはり着工合意までに一度、地元さんの方に説明させていただくと。

それから当然、工事着手前、歩道整備の着手前にも、その工事の事業者を連れて、また説明に行くという形になると思います。

○藤浦委員長 岩田部長。

○岩田都市整備部長 購入価格の関係でございませうけれども、やはり我々、着工合意までにはある一定、協議の中で、できれば単価的ぐらいの価格を提示させた中で合意にいきたいと思っております。

と言いますのは、やはり着工後、購入をすると言え、やはり高飛車な価格になってくると思いますんで、それまでに何とか皆さんが理解していただける価格で合意ができればなと思って交渉にまいりたいと思います。

○藤浦委員長 柴田委員。

○柴田委員 もう、質問のご答弁は要りませんけども、1つは先ほど、歩道のことですけども、地域が今、最初に申し上げたように花壇なり、いろいろなこと、耕作をしておられる経緯があります。これは、もう一部には、そこを耕作しないでくださいという看板もかけておられます。

だから、統一してそういうものが将来的に、やっぱり歩道として整備するという計画の中であれば、少し事前に地域のそういう関係者とも話をしておいて、しかるべきときには市が管理する歩道として位置づけていくんだからということをし少しはやい目に説明が要るんじゃないかということでお尋ねしてるんで、その辺の取り組みもひとつよろしく願いしておきたいと。

もう1つは、今、おっしゃったように、部長の答弁で、もうそのとおりだと思うんですが、なかなかこの問題というのは難しい問題で、それをてこにしてほかのことをぶら下げられるかどうかということもあると思うんですね。

少なくとも、当初の精神は、あそこに摂津として、どんなメリットがあるかということ、跡地利用をいかに有効に使えるかということから入ってきた話だということを我々は思ってますし、またそれでなければ、ただ貨物駅だけが、ここへ移ってくるということでは、どうもいろいろ何か問題も残る中での、やっぱり方向ですから、そこを十分、先ほどの答弁で結構でございますので、実行できるようによろしく願いして、私はこれで結構です。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 先ほど申しあげましたように、鳥飼の問題につきましては、23年

間、覚書が形骸化され、無視されて、自由に出入りされておったという事実、これについては大変行政の責任は重いですし、我々議会の責任も重いと思います。そういう点では、そういう約束事が守られてないという状況を許してきたことは、お互いに行政も議会も大いに反省すべきだと思いますし、そういう点では今後、十三高槻線に混入させない、出入りをさせないということについては、必ず遵守をさせるという固い信念、意思を持って、これから覚書の遵守についての確認事項をきっちりとやってもらいたいということ先ほど言い忘れましたんで、あえて公の場で言うておきますので、よろしく願いしたいと思います。

○藤浦委員長 それでは、以上でこの件につきましては終わります。

暫時休憩いたします。

(午前11時22分 休憩)

(午前11時35分 再開)

○藤浦委員長 再開します。

南千里丘まちづくりについて、説明をお願いします。

北野理事。

○北野市長公室理事 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、ご説明申し上げます南千里丘まちづくり構想につきましては、企業用地の約4.6ヘクタール、並びに公共用地を含みます約6ヘクタールの敷地につきまして、平成14年、15年に策定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報告書をもとに構想づくりを検証いたしているものでございます。

まちづくり構想の基本コンセプトといたしまして、産官学市民の交流拠点、市内外からの交流拠点となるシンボルづくりの受け皿となるまちづくりを検証して

いるもので、今回の検証骨子といたしましては、市の主体性のあるまちづくりを進めるため、福祉・健康・文化・教育をキーワードに市民が交流できるまちづくりを目指してまいります。

そのまちづくりの目標といたしまして、市民サービス推進拠点として、安全性、利便性、快適性等の向上を図り、あわせて公共施設の再整備を進め、文化・健康・福祉などの機能の高度化、高次化を図ることを目標といたしており、また平成17年度末をもちまして閉館を予定いたしております総合福祉会館に対する新たなコミュニティ施設の検証につきましては、経年的老朽化や耐震性の課題を抱えますシビックゾーン内の公共施設のつきまして、市民交流の拠点づくりを目標にした再配置を検証し、あわせまして業務の見直し、並びに連携強化により市民サービスの高次化を追求すべく検証をいたしてるところでございます。

事業推進に向けた関係者の状況につきましては、現在も阪急電鉄、ダイヘンとのワーキングを持ちながら意見交換を重ねる中で市の主体性のあるまちづくり構想案を説明し、理解をいただくべく現在努力をいたしてるところでございます。

事業スキームとスケジュール等の大枠の合意につきましては、現時点では至っていない状況ではありますが、今後も精力的に三者間の合意形成に向けまして取り組んでまいりたいと考えております。

また、事業化への判断につきましては、本市が抱えます財政逼迫の状況下ではありますが、今後、事業化推進への判断材料といたしまして、全体の事業費の資産、公共施設の再配置に要する費用等を予測させていただきながら、国の制度を活用した支出の縮減策、そして立替制度による支出の平準化の制度づくり、さらには

新たな公共施設に対しますライフサイクルコストを試算し、バリューフォーマネーによる比較を行い、市の事業に対する支出時期及び財政状況とのバランスを見極めながら最善の手法を選択いたしてまいりたいと思っております。

ただ、事業の判断にかかわり、南千里丘まちづくりは一部のまちづくりにとどまるものではなく、まちづくりと新駅設置を実現化することで、摂津市の将来発展に寄与される連続立体交差事業へ結びつけることを念頭に利便性の向上、地域間の活性化と安全なまちづくりを市民の方々に提案できるものと考えております。

本日、ご説明申し上げます内容につきましては、プロジェクト発足から今日までの検証の中間的な報告となりますが、私どもが目標といたしております将来に期待が持てるまちづくり構想の提案として、お手元にご配付いたしております資料並びにパワーポイント、この映像によりまして、このあと担当の小山参事よりご説明申し上げますので、よろしくお願ひ申し上げます。

○藤浦委員長 それでは、小山参事の方からお願いします。

小山参事。

○小山市長公室参事 それでは、正面のスクリーンを使ってご説明させていただきます。

内容については、4つのセクションに分けてご説明いたしますが、約30分程度の時間がかかりますので、よろしくお願ひいたします。

では、はじめに南千里丘まちづくり構想の経過を簡単にご説明させていただきます。

資料では1ページ目の下の話の持ち上がりではありますが、旧都市整備公団、現在の独立行政法人都市再生機構でありま

すが、ここでは公団と省略させていただきます。

平成8年に公団からダイヘン用地を活用したまちづくりの話がありました。それを受けて、平成8年から公団と市とで勉強会を開催いたしております。

平成11年には、新駅を設置し、ダイヘン用地を活用した具体的なまちづくり構想が公団から提案されてきました。それを受けて、平成12年からまちづくりの実現化に向け、公団と協議を進めてまいりましたが、国の特殊法人改革で公団はまちづくりの主体者になれないという状況になり、事実上、構想は白紙になったものであります。

そこで、市としまして阪急京都線の鉄道高架事業、連続立体交差事業の実現化に向けたまちづくりの可能性を追求することにいたしました。

次に、2ページ目の上の図であります。これは現況図であります。ここはJR東海道本線であります。JR千里丘駅であります。阪急京都線であります。ここが千里丘三島線です。大正川です。境川です。山田川があります。

市では、平成3年、4年で、吹田市から茨木市を含む4.2キロの区間を鉄道の連続立体交差化、国の国費調査を実施いたしておりますが、正雀車庫の課題から実現化に至っておらないものであります。

本市の念願でありますJR千里丘ガードの供用開始が平成21年の春ごろに予定されており、供用開始がされれば千里丘三島線の香露園踏切付近での交通渋滞が、より一層の悪化を予測されることから、渋滞解消のため鉄道の連続立体交差化が求められるものであります。

そこで、山田川から大正川まで2.1キロの区間で先行して部分的ではありま

すが、将来の鉄道の連続立体交差化につなげるため、新駅の設置や周辺のまちづくりの可能性を調査することになったものであります。

平成14年、15年の2か年でシビックゾーンにふさわしいまちづくりの可能性について調査をいたしました結果、阪急京都線に新駅を設置し、市の逼迫した財政状況から、できるだけ支出を抑えた道路、公園などインフラ整備を主体とする区画整理事業を行うシビックゾーン周辺等まちづくり構想をまとめたものであります。

次に、下の写真で調査結果を簡単に説明いたしますが、これは南千里丘周辺の航空写真であります。

阪急京都線に新駅や歩道専用の踏切を設置し、赤の区域で区画整理事業手法による幹線道路、駅前広場、区画街路などを計画いたしましたものであります。

次に、3ページ目のイメージ図は、区画整理事業の完成後のイメージであります。

道路、駅前広場など、インフラ整備は区画整理事業で整備し、完成した宅地は地権者の土地活用をしていただくものであります。

平成16年度から現在まで検証プロジェクトとして総合福祉会館、休日応急診療所等の施設が老朽化で建て替えが課題になっているため、区画整理のインフラ計画を基本に公共施設の再配置を含めた市の顔となる主体性のある南千里丘まちづくり構想を検証いたしてのことであり、以上が経過であります。

次に、4ページの南千里丘まちづくりの完成予想図をご説明させていただきます。

その内容につきましては、阪急京都線に新駅を設置し、総合計画のシビックゾー

ン整備方針にのっとり、福祉・教育・文化・医療・健康をキーワードとし、産官学市民交流をコンセプトに老朽化した公共施設の再配置を図る中で、公共施設を統合した（仮称）コミュニティプラザ複合施設を配置し、市民だけでなく市外からも気軽に訪れ、交流できるような市のシンボルとなるまちづくりの検証をいたしたものであります。

これは、南千里丘周辺の現況図であります。道路計画からご説明いたします。

ここが阪急京都線です。ここがダイヘン摂津工場用地です。市のふれあい広場です。総合福祉会館、市民体育館があるところです。

航空写真を重ねてみました。

ここが市道千里丘南千里丘線。市道正雀南千里丘線、通称中道線と呼んでおります。鉄道沿いの市道庄屋9号線です。生活用道路であります。

ここに新駅を設置し、ここには駅前広場、アクセス道路、ここには区画街路、ここにも区画街路、緑地、歩行者専用道路、歩道橋、総合福祉会館との関係もございしますが、撤去されれば男女共同参画センターとの間の道路、歩道の整備も検討いたしております。

次に、矢印のように千里丘方向から摂津警察署への方向へ鳥瞰的に現況をイメージしたものが、次の5ページの上の図でございます。

ここが阪急京都線です。市道千里丘三島線です。境川です。ここが、市民文化ホールです。総合福祉会館、摂津警察署、ふれあいい広場、摂津第一中学校、市道千里丘南千里丘線です。

そして、ここに平面新駅を設置し、その前には駅前広場、駅前広場に面して、緑の多い空間を設けております。

ここに駅へのアクセス道路、こことこ

こは総合福祉会館、男女共同参画センター、シルバー人材センター、保健センター、休日応急診療所などを統合させ、リハビリを兼ねたトレーニングルームなどを配置した（仮称）コミュニティプラザ複合施設を計画しております。

ここには、大学の福祉系のサテライトキャンパスを配置し、その上には学生が居住する学生寮を計画しています。

その南側には、低層で高齢者用の住宅を分譲し、高齢者がトレーニングルームを活用しながらリハビリを受け、学生が実習するカリキュラムを大学が提供するなど、そのことにより、地域住民と大学、学生の連携、共存を図るものであります。

総合福祉会館用地と、ふれあい広場用地、西側ブロックにも分譲住宅を建設し、西側ブロックの駅前広場近くには、商業、業務床を配置し、その上には住宅を配置した通称下駄履きと言われる建物を建設いたします。

それを写真化したものが、このパースであります。

次に、断面であります。AA断面で、駅から摂津警察署を結んだ線を赤の矢印のように西から見た断面が下の図であります。

ここが新駅であります。その南側に駅前広場、その南側に公共施設の（仮称）コミュニティプラザ複合施設、大学の施設、住宅などを考えております。

ここは、駅へのアクセス道路として、ふれあい広場用地になりますが、半分の用地には分譲マンション、そして公園や駐車場となっております。

以上、これが南千里丘まちづくり構想のイメージパースであります。

次に、6ページ目の上の図であります。公共公益施設の再配置の検証にかかわります（仮称）コミュニティプラザ構

想について、ご説明申し上げます。

ここでは、公共公益施設の再配置構想案としてお示ししております。今回、再配置計画につきましては、市の総合計画を基本に検証を実施いたしており、市民サービス推進の拠点として、安全、健康性、利便性、快適性の向上を図り、機能の一層の高度化、高次化を促進し、複合施設の整備を検討するとされ、課題として公共公益施設の老朽化への対応が示されているものであります。

ここで、今回の再配置検証の対象施設といたしまして、保健センター及び休日応急診療所、社会福祉協議会、人権協会、男女共同参画センター、摂津市商工会、シルバー人材センター、総合福祉会館にかかわります施設管理公社、関連施設などに文化ホール、教育施設を含めた業務連携と複合化について検証骨子のフローをご説明申し上げます。

まず、健康福祉関連として、介護、予防支援をキーワードとして、保健センターと社会福祉協議会の業務連携を考えております。

地域交流関連として、社会福祉協議会、人権協会、男女共同参画センターが地域ネットワークや人権擁護と支援などについて連携を強化する仕組みを考えております。

社会参加関連として、施設管理公社、シルバー人材センター、摂津市商工会などとの連携強化により、世代交流支援や高齢者就労支援、そして社会活動支援など、具体的な支援展開を考えております。

次に、文化・教育関連といたしまして、施設管理公社が実施いたしております生涯学習的な事業を市民文化ホールの活用と市内の教育施設と連携によりまして、幅広い生涯学習や文化交流支援の輪を広げる検証を行いたいと考えております。

このような施設間の業務連携の強化による、高度化した市民サービスの発信拠点として、今回ご提案する（仮称）コミュニティプラザ構想であります。ご紹介した各施設が交流をテーマにした形での複合化による連携を前提といたしております。

先ほどご説明いたしましたキーワードとコンセプトを基本にワンストップサービスを前提とした市民サービス機能の高次化を目標として設定いたしており、各施設間の連携として提案骨子としては、世代交流、健康増進、介護予防、社会参加などをポイントに具体的な業務を抽出しながら業務連携を構築してまいりたいと考えております。

次に、下の表であります。関連する所管のヒアリング等を実施しながら複合施設検証比較表として必要な施設及び規模などについて取りまとめを行ってまいりました。これが既存施設の比較を行い、施設の共有化を前提に取りまとめた内容の結果であります。

次に、7ページの比較表2では、市民体育館を含む規模として総合複合化した新たな施設規模といたしましては、赤字で表示いたしておりますように面積が6,019平方メートルとなり、既存施設の面積の合計が9,491平方メートルで約3,500平方メートル近くをスリム化した結果となっております。

特に、体育館については、費用面もかかることから周辺の社会状況を考慮する必要性があり、今後、より具体的な業務連携の内容等を検証いたしまして、高次化した市民サービスの提供の観点から、新たな施設を導入することも考えられますので、現在は中間的な施設検証の報告としてご理解をお願いいたします。

それでは、次に8ページであります。

(仮称) 阪急摂津市駅のイメージをご説明させていただきます。

後ほど事例紹介いたします洛西口駅ですが、平成15年に阪急京都線の東向日駅と桂駅の間で開業され、南千里丘と立地条件がよく似ておりますので、(仮称) 摂津市駅はその駅を参考にしております。

下の図が産業道路踏切付近の現況図であります。

ここが千里丘三島線であり、この方向が千里丘方面。この方向が市役所方面。阪急京都線があります。

ここに京都方面のホームを設置し、ここが改札口です。ここが券売機のあるところ です。

これが大阪方面のホームです。ここが改札口、ここが券売機のあるところ です。ここに歩行者専用の踏切を設置し、ホームからホームへの移動は、ここを利用します。ここにも大阪方面の改札口があります。

アクセス道路、駅前広場、ここは緑地で将来駅前へのアクセス道路になるところです。

歩道橋、この付近には駐輪場、線路の北側のこの付近にも駐輪場を検討しております。

この部分は、将来、連続立体交差事業のときには使用ができなくなる可能性があります。それは、現段階での構想ではありますが、高架事業のため仮線、仮駅を設置されることが予測されます。

次に、9ページであります。これは鉄道の断面であります。

左は千里丘側、右は市役所側です。仮線時の電車の位置です。一部高架工事が完了した後の電車の位置です。その後、残りの工事を施工されるものと考えております。

次に、下の図であります。駅への寄

りつきをご説明いたします。

この方向が千里丘方面。この方向が市役所方面です。ここここにホームができます。駅の北側、千里丘方面からは、この赤の線のように、幼稚園前からは、この横断歩道を渡って寄りつきます。

千里丘東地区の方は、この赤の線のように、そして別ルートとして現在通行されている境川の堤防を通り、阪急のガードをくぐっていただいて、ここから改札口に寄りつくこともできるよう検討しております。

ここに歩道専用の踏切を設置しますので、ホーム間の移動は、ここを利用します。

昭和園や香露園地域からは、この横断歩道を渡って駅に寄りつきます。

南側の地域や開発地域から大阪方面へのホームへは、この改札口、またここに歩道橋を設置いたしますので、赤の線のように橋を渡っていただき、駅へ寄りつきます。

現在協議中ではありますが、ここに橋をかけ、赤の点線のように、またこのような寄りつきができるようにも検討しております。

次に、10ページであります。これは先ほど申し上げました洛西口駅の概略図であります。

この方向が京都方面であります。この方向が大阪方面であります。この線は、市の境界線で、右側が京都市、左側が向日市です。

ここに京都方面のホームを設置し、改札口、券売機、駅前広場、駐輪場。

ここは大阪方面のホームです。改札口、券売機、駐輪場があります。

次に、駅の写真を紹介します。

この地点から赤の矢印の方向に見た、これが駅の正面であります。

次に、11ページの上は、駅前広場です。この地点から見た写真です。

次に、ホームですが、この地点から見た写真です。

次に、12ページの上の写真は、駅前の歩道です。この地点から見た写真です。ここが券売機、ここが売店、ここが改札口です。

次に、下の写真は改札口をこの地点から見た写真です。

次に、13ページの上の写真は、駅舎と踏切です。この地点から見た写真です。

次に、下の写真は、踏切を拡大した写真です。この地点から見た写真です。

ここが歩道専用の踏切です。

次に、14ページの上の写真は、京都方面ホームの写真です。踏切の地点から見た写真です。

次に、下の写真は大阪方面へのホームです。同じく踏切から見た写真です。

次に、15ページの上の写真は、大阪方面の改札口です。この地点から見た写真で、改札の向こう側にはスロープがあり、バリアフリーであります。

次に、下の写真は大阪方面のホーム前の駐輪場です。この地点から見た写真です。

次に、16ページの上の写真は、駐輪場越しに大阪方面のホームを写したのですが、この地点から見た写真です。

次に、下の写真は大阪方面行きの改札及び踏切付近ですが、この地点から見た写真です。ここが歩道専用の踏切です。ホームからホームへは、この踏切を渡って移動します。

最後に、17ページの写真ですが、踏切全体の写真です。この地点から見た写真です。

以上で、新駅のイメージ説明を終わります。

それでは、次に18ページの南千里丘まちづくり事業の進め方及びインフラ整備についてであります。下のフロー図で説明させていただきます。

現在、まちづくり構想を市が策定しておりますが、市のアドバイザーから民間参画のノウハウ、公共施設の再配置、既存公共施設や市場性など、提案やアドバイスをいただきながら新駅と連動したまちづくり構想を策定いたしました。

それを実施判断し、ダイヘン、摂津市、阪急電鉄との三者間の基本合意を得た段階で民間活力を活用したまちづくりを行うため、まちづくり事業参画者の選定をするものであります。その方法として2つの方法を検討しております。

1つは、その構想に基づいて、まちづくりの参画を民間から公募するものであり、公募案が決まった段階で三者間の最終確認をし、公募を行い、事業参画者を決定する方法と、もう1つの方法は民間が特別目的会社SPCを組成し、まちづくりの事業提案をしていただき、市のまちづくり構想に合致しているかを確認した上で、事業者を決定する方法の二通りを検討しております。

決定した段階で、ダイヘン、阪急、市の三者間、または公募事業者やSPCの四者間での協定を締結するものであります。

協定締結以降は、まちづくり事業者と用地売却交渉に入るものであり、ダイヘンの工場用地や市の総合福祉会館用地、ふれあい広場用地なども売却に向けて検討しています。

そして、合意に達すればまちづくり事業者がまちづくりに着手されるものであります。

その後、阪急は市の主体性のまちづくりの担保が確認できれば、新駅設置に着

手されるものであります。

次に、19ページの上の表であります
が、南千里丘まちづくりに関する関係者
協議状況を説明させていただきます。

阪急電鉄は、平成15年の委託調査当
時であります。インフラ整備をすること
で公共施設の担保ができるため、新駅
設置費用の負担をする。担保性がなけれ
ば負担をしないと聞いており、現在もそ
のように確認しております。

大阪府につきましては、境川の河川占
用は最終管理者と協議するとなっていま
す。

境川の堤防を歩行者専用道路に拡幅や、
総合福祉会館前交差点にアクセスする道
路の接続計画であります。完成後は市
に移管されますので、市との協議になり
ます。

大阪府警察におきましても、民間で交
差点改良、信号移設をされても協議には
道路管理者の了解を得られなければなら
ず、三者の協議となります。

国や大阪府に対しましても、補助金を
受けることにより連続立体交差化事業に
結びつけていけることとなります。

また、都市再生整備計画を作成すること
により、国へまちづくりの位置づけが
できます。

それから、まちづくり交付金を受けな
がら一体的なまちづくりの整備ができる
こととなります。

次に、下のインフラ整備であります。が、
整備については現在、民間で整備を検討
しております。仮に市がインフラ整備
を受託した場合の民間のメリット・デメ
リットであります。

メリットとしましては、インフラ整備
の管理引き継ぎがスムーズになる。ほと
んど不要になります。

大阪府や市との協議手続が不要になり

ます。

ガス・水道・電気のライフラインの協
議が不要になります。

インフラ整備の設計、工事発注業務が
不要になります。

次に、デメリットであります。が、整備
費が割高になる可能性があります。

次に、20ページは、市のメリット・
デメリットであります。

メリットとしましては、市の主体性の
インフラ整備ができます。

国費を受けることで、総事業費の縮減
が図られ、さらに将来の連続立体交差事
業へ結びつけられることとなります。

インフラ整備の担保ができることで、
阪急電鉄の負担が確実となります。

デメリットは、業務がふえることにな
ります。

以上のことから、現段階では市がイン
フラ整備の業務委託を受託すれば、事業
がよりスムーズに行えるものと考えてお
ります。

以上、長時間にわたってのご説明にな
りましたが、これで説明を終わらせてい
ただきます。

○藤浦委員長 暫時休憩いたします。

(午後0時8分 休憩)

(午後1時1分 再開)

○藤浦委員長 再開いたします。

先ほど説明が終わりましたので、質問
があればお受けをいたします。どなたか
質問はございますか。

野口委員。

○野口委員 この計画について、日本共
産党としては同じスタンスで取り組ん
できてますので、この計画を進める場合、
どういう影響があるのかということから、
その必要性だとか、財政的影響だとか、
すべて市民にお知らせしながら、その中
で住民合意で進めるべきだという立場で、

これまで相対してきましたけども、いろいろ先ほど午前中ご説明いただいて、すばらしいなと。

一方では、そういう受けとめもしておりますけども、最大の問題は資金計画がどうなるのかということだと思います。

当初の2年前につくった構想、あの前提は区画整理ということであります。今進めようとしているのが、その手法がいろいろ検討しながら、いろんな法律改正によってSPCとか、いろんな進む体制づくりの違いも結構ありますので、それがはっきりしないんですけども、資金計画について2年前は区画整理を土台にして第一ステージに取り組んで、第二ステージとして連続立体橋上化ということで取り組もうという前提で組まれてるわけですけども、現時点でそういう進もうとしている計画と資金計画の関係がどうなるのか。ちょっと1回、概略的に説明いただきたいと。

それと勉強不足でわからん部分がありますけども、今申し上げたSPC、特別目的会社というのが今回進め方の1つとして説明がありました。こういう開発行為をこういう形でつくられて、いろんな国、府の補助金だとか税金の免除があって、そういう事業を展開しやすいという、その一環だと思いますけども、このSPCの中身について、一度わかりやすくご説明いただければと思います。

それと、今、中間的な報告だとおっしゃったんですけども、今後の進め方について、時期も含めてどういうことが今後検討を積まれて、大体こういう時期に、こういう角度から、こういう検討をなされて、こういう流れにいくというのも一定お持ちだと思いますので、そういう今後の事業展開の日程上の問題も含めて一度、お示しいただきたいという3点です。

○藤浦委員長 答弁を求めます。

吉田参事。

○吉田政策推進課参事 それでは、1点目の今回のご提案させていただいております計画を進めるに当たって、平成15年度に調査を実施させていただいた内容と、その時点の事業手法としては区画整理があると。

今回、SPCなりを活用して、どちらかということ民間活力を導入するという前提に立った一定の方向の事業手法なりをご提案させていただいているという1点目のその違い、そして資金計画での区画整理事業とどう違うんだというお話でございますけども、まず15年度調査そのものとしては、インフラ整備を整備する場合に、区画整理手法で一段の土地を整備したら、インフラ整備をしたらどうなるか。それが区画整理による手法で補助金を入れた場合どうなるということで、一定まとめさせていただいた内容でございます。

その場合におきまして、これは民間側、つまりダイヘンさんの、土地所有者側の反応としましては、ある程度、時間がかかるであろうと。事業計画を立て、仮換地し、換地し、その間に事業をする。一定の期間がかかるということで、時間的なリスクを余り負いたくないというご意見もございました。

それともう1点は、やはり市主導のまちづくりをしたいという1つの基本的、市としての方針、考え方もございますので、区画整理をやった場合に、あと換地でお渡し、お返しした土地そのものが民間が通常の開発に則って現状の建築確認なり、開発指導に基づいて換地されるだけであって、そこに町に投下した資金に応じた、逆に言うたら行政側のメリットはどこにあるんだという1つの、1点の

まちづくり全体から考えて行政も、やはり市の主体性のあるまちづくりをすべきじゃないかという概念で今回検証してみました。

基本的には、区画整理のバージョンと民間が開発した場合のバージョンと今回検証しまして、その中で事業費そのものの全体は骨格的には変わりませんが、やはり区画整理そのものは地区内の区画整理を設定した地区内の施工に限られます。地区外施工は基本的にできない。その場合、我々は先ほど歩道橋とか、周辺の駐輪場とか、福祉会館の横の歩道の整備をしたいとか、いろんなものの周辺も合わせて今回考えていきたい。そして、安全なまちを提供していきたいということを前面に打ち出しておりますので、区画整理だけですと、なかなかそれは達し得ないだろうということで、ほかの手法で考えますと、例えば今現在、国の方で総合的な補助としてまちづくり交付金という制度がございます。この制度を活用した場合にどうなるかというシミュレーションも今回、あわせてやっていきたいというふうに考えております。

だから、区画整理を排除したものではございませんけれども、複数の中で最終の方向性をまとめていきたいというふうに考えております。

S P Cそのものの内容でございますけれども、軸となるコアの企業が基本的に通常おられます。そこの方が例えば摂津市が考えております産官学、市民のそういうまちづくりの提案に対して、例えば大学を誘致する内容をどこと提携すれば大学が来るのかと。

例えば、公共施設を整備する前に、建物を管理運営するところは、どこなんだと。いろんな関係する企業と組成をされます。プラス、この事業を動かすために

投資家を集めるなり、金融団との組成もしてまいります。そういうことでまちを形成し、つくり上げていく組織として新たな独立した会社を設立する。

つまり、例えば大きな会社がありましたと。そこがコアになりますけれども、このS P Cそのものの事業上の収支資産というのはプロジェクトファイナンスでございます。つまり、このまちづくりの中で収入があれば、それですべてが完結すると。

だから、例えば親会社が大きなどこかの企業がつぶれても、ここには影響しない。独立した採算ベースで事業がなされるということでございますので、このまちづくりのための会社が設立されるというふうにご理解をいただきたいと思っております。

今後の進め方と時期でございますけれども、特に検討の内容でございますけど、今後やはり我々とすれば、先ほども言いましたように財政の逼迫する中でどういうふうな形で直近支出を避けて、平準化した支出の中で、そして全体のコストを下げっていく。

そして、むだは省いて、質の高い提案ができるように我々は検討していくというふうに考えてます。

ただ、この土地そのもの、駅前ですけども、全体が4.6ヘクタールほどは民間企業の土地でございますので、行政が一方的に走り回っても、なかなか実現性がないと。だから、先ほど言いましたように阪急も入れまして、三者間で十分協議をお互いの条件を整えながら、やはり最終的には大枠での合意を目指していきたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 資金計画の問題について、2年前の前提があって、第一、第二ステー

ジ両面でその前提の上に資金的な面も出されてるわけです。

今、いろいろ進めて、検討してるその方向の中で、面的な整備、インフラの整備という点では、第一ステージは案が同じであれば変わらないと思いますけども、その中でこの構想案では、市の負担は区画整理部分で起債部分と市の直近負担、それと新駅の踏切改良で11億5,000万円ということで、合わせて14億4,600万円という数字が2年前のこれから出てくるわけですね。そういう第一ステージの、市として考えられている負担について、例えば区画整理の部分については6年でペイしますよと、お返ししますよと。

11億5,000万円の分については、その内10億円は5年後から均等で払っていきますよという、こういうところが示されているわけですね。

しかし、第二ステージを含めれば総額368億円に対して78億円の市負担ですけども、その第二ステージを含めた中で全体として、この計画でどのくらい市の負担が、市の返済計画がどうなのかというところがないわけです。そういう面で、なかなか僕らも財政的影響だとか、この計画を進めるに当たって、それがいろいろな市民生活関連施策について、どう影響するのかという、この分析評価もなかなかしにくいという感じを受けますので、できればそういう、ある程度、市の負担が何ぼで、直近は少ない費用で済むと。

一定、その後は均等で平準化で支払っていくということだと思いますけども、それが大まかわかるような資料をいただければと思うわけです。

なければ、この2年前の資料でいくしかありませんから、それをわかりやすい

ように、ちょっと報告をいただければということです。

それと、進め方の問題です。午前中説明を受けて、お三方で部屋を設けられて検証作業が行われてきているわけです。いろんなご説明をいただいたわけですけども、この計画そのものについては、それはそのとおりの検討だと思うんですよ。しかし、物事を進める場合に、自治体としては市民がいらっしゃるわけで、行政の計画に対して市民がどういうご意見を持っているのかと。自治体の仕事は市民の福祉の増進でありますから、市民の暮らしはどうなるのかということもいろんな事業を展開する場合、当然、検討範囲に入ると思っています。

本市にとっては、以前、政策推進課の方から平成23年までの18事業の大まかな予算も含めた資料をいただきましたけども、大体260億円と、市の負担は130億円という数字がありました。

ご承知のとおり、貨物駅の移転の問題だとか、西口、正雀、その他いろいろ多額の費用を要するだろう開発計画もありますし、その中で全部突っ込めば当然、どちらかにしわ寄せがいくことがはっきりしてるわけですから、そういうことも含めて、この計画を進める場合、どのくらいのお金が必要であって、その結果、行革の関係で、この線では寄与しますよと、こういう市民生活関連施策がどうなるのかということも、きちんと平等に市民に示しながら、その中でご判断をいただくという手続は最大限するべきだと思います。

そういう問題についてもどうなのか、ちょっとこの際、お答えをいただきたいと思います。

○藤浦委員長 吉田参事。

○吉田政策推進課参事 私の方からは資

金計画の関係で、15年度調査につきましては、ある程度の数字としてお出しさせていただきます。

ただ、先ほども申し上げましたように、基本的に区画整理事業を前提にした調査の取りまとめ。そして、違う観点、つまり民間活力と市とが連動しながら今回のまちづくりを具体化していきたいというスキームと、また分かれると思います。

ただ、1点目の区画整理事業では、これだけの費用がかかりますよと。ただし、先ほど言いましたように、まちづくり交付金と申しますのが、基幹事業、道路をつけるとかいう基幹事業とソフト部分の提案も含めてトータル補助になっておりますので、そのあたりの試算を最終的にやった上で、また数字としてお示しをしたいなというように考えてます。

だから、そのあたりをもう少しお時間もいただいて、まとめていきたい。現時点では、数字上でのお話は、まだちょっと詰めが入っておりませんので、それとやはり、この構想を具体にするためには、ある程度、品物を整理して、その上でここまではやれる、やれないという1つの査定も必要であろうというように考えております。それは財政見通しと、言いましたようにバランスとを見極めた上での数字になろうかと思っておりますので、そのあたり、ちょっとお時間もいただきたいなというふうに考えております。

それと、南千里丘に関しましての市民への合意、発信ということでございますけれども、常々我々の方も市民の方々に、どういう形でお知らせをし、そしてご意見を聞かせていただくのかというような命題がございます。

ある専門の大学の教授にご相談を申し上げました経緯がございます。そのときには、一定の市としての方向なり、きち

んとしたプラン、市がこういうふうな市民のため、何とかしていきたいという1つの方向性を見いださないのに、中途半端に決まってないものを、方向が定まってないものを出すということは非常に、住民に対しても不整合を起こす場合があると。

だから、ある一定方向性を見だし、そしてある程度、市の判断が出た上で、そしてこの部分じゃなしに、もう少し広いエリアでのまちづくりのワーキングなりのそういう説明をしていく。そして、意見を聞いていくという活動が、その次に出てくるであろうというふうにご指導もいただいた経緯もございますので、そのあたり今後十分、広報紙もございまして、そのあたりも十分活用した上で、幅広く周知、意見聴取も考えていきたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 北野理事。

○北野市長公室理事 住民説明の中での補足説明というんですか、ちょっと申し上げたいと思います。

このまちづくりにつきましては、特異性のものでありまして、一定、民間の土地を活用しながら、民でもって一定その事業を展開していただくというふうな考えを持っております。

こういった状況の中から、市独自で構想、基本構想を立てるのは当然、当たり前のお話でございますが、やはりこの核となるSPC、特別目的会社ですか、これがあって初めて、まちづくりをどうしようかというふうな具体的な内容の協議に入るわけです。

その中で我々が今考えております、このコンセプトに沿った形でSPCの方が、どれだけ協力いただけるのか。この内容を整理した中で、やはり住民に説明をしていくべきというふうに我々は考えてお

ります。

それまでに住民説明をしろと言われても非常に、やはり我々行政側としては難しい、困難な状況であると。こういったいわゆるSPCが確立されて、その状況の中でお互いの役割が、きちり明確化できて、その時点で住民説明に入るといふふうな内容、我々も今現在考えておりました、そういった状況で今後取り組んでいきたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そうしますと、SPCという言葉は、僕らもあんまり聞き慣れてない内容ですので、初歩的な質問になるかもわかりませんが、今、阪急、摂津市含めて検討していると。そういう協議している、この計画を進めるためのSPCの立ち上げについて、どの企業、どういうグループにお願いするかということも並行して相談されてるといふことだと思っております。もう少しこの問題についても示していただければと思っております。

もう1つは資金計画の問題ですが、もうちょっと待ってほしいといふことだと思っております。例えばさっき説明があったインフラについて、市が受託を受けた場合といふことで説明がありました。市が受託を受けた場合は、この2年前の構想の第1ステージの資金計画で大体いくのではないかなといふ気はしておりますが、ここまで検討されて、中間的に報告いただきますという経過の中で、資金は全然わかりませんよといふのは、ちょっと僕も理解できませんけども、もう少しその辺がわかるような報告はできないんでしょうか。

それと、もう1回原点に立ち戻りまして、計画の中身そのものですが、以前、阪急の立体交差といふことで4.2キロメートルの茨木、摂津、吹田の未施

工分について公開していくと。

その一環の中で、阪急正雀駅の連続立体といふことも含めて出発したと思っております。

阪神淡路大震災もありまして、いろいろ、これまで状況の変化もありましたけども、もし阪急の方で連続立体が可能であるならば、この南千里丘地域にJR千里丘駅から10分間のところに、わざわざ駅をつけて、それをてこにして連続立体交差を進めていくという構想にはならなかったと思っております。

その関係でお尋ねしますが、要は何ぼ要である千里丘三島線がスムーズにいくための交差点改良は当然必要なわけでありまして、この国の方の許可条件として、ほんまにこの駅をつくらなければ連続立体高架化事業について事業認可がもらえないものか。これ、再度確認しておきたいと思っております。

だから、ちょっとこの間の経過について、そういう阪急正雀との関係も含めて、状況の変化などもあわせて、この問題についてお答えをいただければと思っております。

○藤浦委員長 吉田参事。

○吉田政策推進課参事 SPCそのものの、1点目の立ち上げがどうなっていくのかといふことでございますけれども、このSPCそのものにつきましては、先ほど申し上げましたようにまちづくりの主役になっていただこうといふことでございます。

SPCそのものの立ち上げのフローでございまして、やはり何でもかんでも事業をするからええんだといふふうには我々は理解しておりません。やはり、向こうから市のこういうようなコンセプトなり、まちづくりのイメージに基づいた事業の提案として、していただきたい、受けていただきたい。

そして、その事業提案が市のまちづくりに合致するというのであれば、市と連携を取った形でまちづくりを進めたいというふうに考えてます。

ただ、先ほど言いましたように、基本的には民間の土地が大半でございますので、そこの用地の扱いの問題なり、いろんなものがございます。そういうようなハードルを全体的に越えていかないと、安易なSPCの設立というのは、なかなか難しいであろうとは思いますが、やはり民間の活力をどのように、うまく取り入れたまちづくりができるか。そして、直近支出を避けて、平準化した支出の中で財政の見通しを見極めた上での判断というふうに考えてます。

それと、連立でございますけれども、直接の我々は担当ではございませんけれども、やはり我々の最終目標という部分では、やっぱり連立をにらんでおりますので、その点から申し上げますと、新駅がなければ連立が成立しないのかというご質問でございますけれども、基本的に我々は大阪府から聞いておりますし、担当から聞いておりますのは、やはり駅があって、その中で連立という1つのスキームが求められると。

そして、やはり駅と絡めたまちづくりが、どういうふうな形で起こされてきたのか。そして、それによって、あと例えばこの区間の中に都市計画道路が3本、踏切が何本以上解除できる。そして、両方の寸断されている地域のK値と申しますが、活性化に寄与できるかということも数字にあらわしながら最終的な事業採択へのストーリーができてくる。ただ、その基本には駅という1つのキーワードが必要ですというのは、大阪府からも聞いておるところでございますので、何もなければ非常に難しい、無理で

あろうというふうな感触は、我々としては持っております。

私の方からは、この2点でございます。

○藤浦委員長 小山参事。

○小山市長公室参事 それでは、資金計画についてご説明させていただきます。

委員ご質問の区画整理の段階での資金計画につきましては、先ほど述べられましたように十四億何がしかのお金で検討しておりましたが、現在このまちづくりを進めるに当たりまして、区画整理区域以外の駅前の整備、あるいは駐輪場等の整備、あるいは福祉会館前の歩道等、いろいろ検討してまいっております。若干、やはり資金としては、事業費としては上がっております。

そのことに基づきまして、今現在、大阪府とで協議をしておりますが、まちづくり交付金をいただきながら、都市計画道路は都市計画街路事業として、それ以外のものにつきましては、提案事業、あるいは民間がやる事業とか、いろいろ区別があります。それを大阪府と相談した中で、どの事業がどうなるか、補助率がかなり違います。街路事業であれば2分の1であります。まちづくり交付金の基幹事業であれば40%程度しかいただけません。提案事業であれば、1割程度しかいただけません。

どれが、どの事業がどのメニューに当たるか、今後、大阪府と相談しながら、その市の持ち出しが幾らになるかというのを最終的に判断しながら、最終報告とさせていただきます。現段階では、そこまで数字が詰まっておりますので、今現在では、なかなか申し上げられないということでございます。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 駅舎の必要性の問題で質問したのは、千里丘駅周辺の方とか含めて、

やっぱり千里丘駅から10分もないところに新しい駅が必要かどうかという疑問がたくさんあるわけです、根底にはね。僕らも、そうだと思います。

同じお金と苦勞を費やすならば、以前から言ってますように、JR千里丘駅から千里丘東区域、踏切までの、この間の地域をどう住民合意のもとにことを進めていくのかということをやすべきだということをや昔から申し上げてきてきましたけども、それをほっぽいて、たまたまダイヘンが出ていかれるから、そこを活用してこういう開発を進めていくという、なかなかそういうことが納得できないと。順序が逆ではないかなということもありましたんで、改めて阪急正雀の橋上化の関係と含めて、国の事業認可の条件との絡みでお尋ねしたわけです。

確かに、震災前は阪急正雀駅の橋上化を中心として、ここに高架をつなげていくというのが基本的な中身だと思うんです。変わってきたんです。

だから、そういう面では駅の必要性については、そういうご意見もありますと、私もそう思います。だから、南北交通は、当然スムーズに行くためには必要ですから、そのことと駅舎の問題は切り離して連続立体交差についての事業認可ということはいけんもんかどうか、その辺のことが国との関係も含めて理解もできないという気がしますので、ちょっと理事の方から、ほんまに駅をつくらなければ国の許可はないものかどうなのか、ちょっとこの辺、もう1回きちんと、また国でも確認はしますけども、その辺の問題についてお答えいただけませんか。以前は、そういうことだと思うんですよ。正雀の方に駅をつけて、高架を引っ張ってくると、変わってるわけですからね。その辺、1回、軌道修正されたものと国との関係、

1回ご説明ください。

○藤浦委員長 北野理事。

○北野市長公室理事 委員ご指摘の、駅をつくらなければ連立はできないのかという内容でございますが、やはり連立の採択要件につきましては、沿線の区画整理、あるいは沿線のまちづくりを進めなければ連続立体交差事業に結びつけていけない、これが採択要件の今現在の1つの証拠でございます。

こういった観点から、我々といたしましては、その沿線に今現在ある企業の土地がございます。やはり、このある企業の土地を活用しながら、まちづくりを進め、なおかつまちづくりを進めるに当たっては、新駅が必要であります。

当然、昭和42年でしたか、議会の方からも一定、請願で駅として設置すべく議論された経緯もございます。

やはり、こういった状況を踏まえまして、この連立に結びつけていく上におきましては、そういう以前にも採択された経過もございます。あるいは、なおかつまちづくりとして、やはりより利便性の高いものにしていく上におきましては、やはり新駅が必要だと。なおかつ、大阪府、あるいは国に対しましても、やはりまちづくりと新駅を一体化することによって、より採択要件の内容が上がっていくというふうなこともございます。こういった全体的な、トータルの内容を加味しまして、やはり我々は新駅が必要だというふうに思っております。

委員ご指摘のあるように、JR千里丘駅から10分程度で駅がある。この駅の趣旨が違うと思うんです。やはりJRと東海道本線、なおかつ阪急沿線の電鉄部分と、やはり意味合いが違うと思います。こういった状況の中で阪急は阪急、あるいはJRはJR、それぞれの機能がある

と、特異性のものがあるというふうに我々は理解いたしております。

とりわけ、いろいろとその事情はあろうとも、やはり利便性の向上を図る上におきましては、やはり新駅が必要だというふうに考えておりますので、ご理解のほどお願い申し上げたいというふうに思います。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 ご答弁いただいているわけですが、なかなか理解できないと。そうしましたら、阪急の正雀駅で橋上化、高架化に合わせて駅舎を改造するという問題について、いろいろ話では大変難しいとか、こういう構造になりますと、お話はいただきますけども、そこで正雀はできませんよと。だから、将来的に高架がつなげていくために、ここに駅を作りますよという、こうなっているわけです。

だから、阪急の部分がそういう、きちんとした公の場で軌道修正されて、南茨木から正雀の間に新しい駅をつくりますよと、この問題について、国の許可条件のために南千里丘に駅の設置が条件なんだということが無理やり押し込められて、事が進んでいるというように僕らは理解しているんです、はっきり言って。

その辺のわかりやすい、軌道修正された経過説明について、理解できないと、はっきり言って。いろいろの間、見ますと、国の許可条件は、いろいろ沿線のまちづくりありますけども、そこに駅が必ず必要なんだという問題について、僕はないと思うんですよ、はっきりいって。

当然、沿線のいろんなまちづくりが一定の許可条件になるかもわかりませんが、それにプラスして駅をつくらなければ、その確立は高くしませんよとか、許可条件が低下しますよとか、そういうこ

とは僕はないと思うんですけども、その辺で大阪府を通じて、市として連続立体交差だけについて、摂津はこういう状況なんだから、それは前提として許可いただだけませんかという意味での話だとか、そういうことはあったんでしょうか、ちょっとその辺を1回整理して、答えてくれませんか。

あたかも駅設置が高架化の許可条件の必須条件的なことでおっしゃっているんですけども、これだけの費用と手間を使ってやろうとしているわけですから、それについての一定の説明をこの際いただければと思います。

それと、住民説明会の問題です。今、いろいろ住民に対して説明するという点では、まだまだ不十分だということで、説明があったんですけども、この数年前から説明責任だとか、政策決定の過程の中で情報を公開しながら市民の意見も聞くべきだという、こういう市民参加の問題についても、いろいろ検討もされてきたと思うんです。

岸辺の方では、近畿コンクリートの跡地についてタウンミーティングも行政が主催されて、いろんなご意見も出されて、民間の用地ですけども、そこに一定、住民の意見が入って開発が進んでますけども、早い時期に住民に一定、骨格を説明することができて、その説明をされて、その時点から住民のご意見が聞けるような、そういう方向で説明について進めるべきやと思いますけども、その辺わかりやすくご説明をいただきたいと思います。

もう1つの問題は、何回も言いますが、この開発及び大体、幾つかの開発も重なってきますから、そういう資金計画もあわせてそうですけども、必要性だとか、財政的な影響だとか含めて、市民の皆さんが、この工事を始めるに当たっ

て、じゃあ自分の暮らし、この制度はこうなりますよというのが全面的に理解できて、それも含めてこの開発に意見を申し上げることができるような状態はつくってほしいなと思うんです。

この開発はこれですよということであれば、それだけ便利になるわけですから、その一方では、いろんな税金はたくさんふえますよ。制度もどんどん変わりますよと、こういうような説明はないわけですから、だからやっぱりそういう問題では、トータル的な施策の問題について、この事業を展開する場合にどうなりますかということ、常に市民に示しながらことを進めていくということが大事だと思いますので、この点について、助役の方からご答弁をいただけませんか。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 ちょっと野口委員の了解を得られるならば、この連続立体交差の部分についても関連質問を許してもらえませんか、整理をするために、野口委員の了解を得られるならば。

○藤浦委員長 野口委員、よろしいですか。

○野口委員 結構です。

○藤浦委員長 では、木村委員。

○木村委員 阪急の連続立体交差というのは、長年、摂津市の懸案事項ですよ。我々が議員に当選したころに井上さんも高架案、地下案、いろんなことを提案されてやってきた中で、なかなか前へ進まない、そういう状況の中で当時、森山府会議員の時代に、大阪府下で阪急の連続立体交差が順位的にはトップクラスにあるんだということで、できるという我々、期待を持ったんですけども、結局、技術的に車庫がある関係で相川から車庫に入るための導線を引っ張ってこなければならぬから大変それが困難であるとい

う結論が出て、その後しからばどうするかという中で南正音寺踏切の当たりから部分的な連続立体交差の可能性を追求する中で、それをするには、やはり阪急としても、あるいは府なり、国の方にしても、やっぱりそれは新駅をつくる場合についての条件は、まちづくりですよという提示があって今日まで経過してきたと思うんですね。

だから、そういう点で、今、野口委員がおっしゃってる質問との整合性を考えますと、ちょっと私の認識とは違う部分があって、そういう点では、過去の経過はそういうことだったと思いますので、その経過を踏まえながら、ひとつご答弁をいただいたらどうかなという関連質問をさせていただきます。

○藤浦委員長 北野理事。

○北野市長公室理事 そうしたら、先ほどの内容に加えまして、新駅の必要性につきまして、再度、ご答弁申し上げたいというふうに思います。

阪急連続立体交差化をするに当たりますの採択要件としては、新駅が必要でなければならぬ、これはどこにもございません。ただし、木村委員おっしゃっておられますように、やはり国向け、大阪府向けにおきまして、やはりそういう新駅、あるいはまちづくりをセットすることによって順位が上がるということでございます。

そして、なおかつその地域の地域間の利便性がよくなる、こういった状況のもと、やはり新駅の必要性については、こういう内容から住民が求められているものというふうに我々も解釈、認識するわけでございます。

しいては、この新駅、あるいはまちづくりをセットすることによりまして、より順位が上がって連立に結びつけていく

というふうな内容でございますので、ひとつそれでご理解をお願い申し上げたいというふうに思います。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 北野理事の方からお答えいたしましたけれども、私もこの連立問題阪急と阪急電鉄本社と意見交換をしたときがあります。これは若干、申し上げたと思いますが、そのときに阪急電鉄本社が言っておりましたのは、鉄道事業者にも負担があると。この連立をオーケーした場合。

ただし、阪急が厳しいのは、少子高齢化社会における沿線に学校が張りついていますから、学校の生徒が激減してきているということがあるということをおっしゃいました。

もちろん、阪神・淡路大震災でのあの状況の中で、なかなかでき得ないということと、それから駅もないのに、駅もつくらないのに高架化をすることは、いわゆる車社会を増大させると。その道路交通が非常によくなると、連立にしたところほど乗客はそんなにふえてない。むしろ、そういう状況にある中で、我々は駅がなければ、それは連立として国交省の方から言われても、いわゆるこの連立を優先として、我々は了解できないと。大阪府下にも多くの連立計画が出てますよと。

鉄道事業者としては、こういう駅のないまちづくりの中で、摂津の連立に我々は了解しますということとは言えない。それであれば、ほかの連立のところにおーケーを出したいということを電鉄本社の幹部が言っていたことを思い出しております。

そういったことで、やはり我々は、この現状としては、連立というのは大阪府の交通政策の方からも聞いておりますが、

駅があり、まちづくりがあれば、極めて高い大阪府下のレベルに持ってこれることが、これは事実でありますから、この要件はやはりあるんだというふうに思っております。

それから、資金計画にかかわりまして、今後議論になります、まさしく公債費のピークが平成17、18年で去った後に4年間ほど退職手当のピークが来ると。第1次の公債のピークは、私どもは乗り切れたというふうに思っております。今後は、退職手当のピークに4年間、平成19、20、21、22年の4年間をどう乗り切るかということでもあります。

それで、これはこの資金計画につきましても、基本は先ほど北野理事が言いましたように、民間の土地を使って、そして民間資本を活用するまちづくりですから、こんな都合のええまちづくりがあるかということは一方では聞いております。

摂津市は何の金も出さずして、直近支出を避けながら、そしてダイヘンに言わせたら、私どもの土地ですよと。私どもの土地に勝手に絵を描いて、それでそういうもの、SPCを求めてということの議論も、これはあるわけでございますが、我々は民間の土地を使わせていただいて、本市の考えも入れてということをおっしゃいますけれども、主体的なまちづくりを提案して、その提案するときに技術アドバイザーが入ってもらっておりますが、それは民間に、ここに入ってきて、いわゆる民間資本を使ってSPCをつくってやろうという意欲のわく形というのは、まさしく明治の武家商法じゃありませんけれども、つぶれてしまう形が我々のところにありますから、民間のアドバイザーが見た目で、このまちづくりをここまで持ってまいりました。

それで、基本は私は1つだと思います。

この土地をダイヘンの土地が幾らなのかがということが最大の眼目だというふうに思います。

それで、このまちづくりが資金計画をやっと、ここまでできましたので、これを今、民間が多くはじいておるように思います。このまちづくりで、いわゆる民間が入ってペイができるかと。そして、摂津とも協力して、私、こういうまちづくりは多分、西日本でも初めて、日本でも初めてかもわかりません。大学誘致というようなこと、高齢者、福祉、介護というのを入れていますから、だからそういった意味で、私どもの基本はそういう形の中での、まず民間がこの考え方に賛同してくれるか。民間がダイヘンの土地を幾らで買うというか。

また、ダイヘンはそのことをそのぐらいの値段では了とするかと、このところが今の状況であるというふうに思っております。その基本は、私どもは立て替え払いありますから、平成23年以降にその月賦で返していく形でお願いをしたい。

そして、ふれあい広場、会館用地を入れることによって整合性を持とうとしたときに、我々はそのときに、これを一般財源で持つか、それとも一番いい方法として、そのほかにあるんなら駅の費用の問題に入れ込むか、新しいコミュニティプラザに若干入れ込むか、これは選択があると思います。

我々は、来るべき時のために、これを一般財源として持てないかということは、まず中でも議論をいたしております。その議論は23年以降ぐらい程度からの月賦だという考え方です。

だから、今、ここまでまちづくりをつくって、民間のこれをリサーチがあるかどうか。数多くの内容的には、いろいろ

聞いておりますから、その辺のところが一番基本になりますのはダイヘン用地をどう処理ができるかということが1つあると思います。

この特定目的会社がダイヘン用地をこれはおもしろいと、こんだけ買いたいという額がダイヘンとの土地の値段とうまく合うかということでもあります。

もう1つは、ならば私どもが、ふれあい広場に簡単に会館用地を特定目的会社に売れるかどうか、これは内部で今議論しております。

例えば、これは随契になってしまいますから、いわゆる競争の原理が働くとするなら、これは競争入札をかけて、そしてこのまちづくりの提案に例えばオーケーをもらう、この趣旨を理解する。そして、入札でとってもらう。そして、条件をSPCに参画してもらう。

ダイヘンの土地ですから、SPCが随契で買おうが、これは構わないんです。私どもの土地ではありませんから、だからそういう問題もまだあります、現実。だから、そういうことも含めて、やっこまで持ってこれたと。ただ、私、晩秋という言葉で言わせてもらうならば、1にも2にもSPCなるものがダイヘンの土地をいかに幾らの値段で買うかによって、これは早期に大綱ができるかどうかの今の状況だというふうに、今は考えております。そういうことをご理解願いたいと思います。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 個人的にSPCに対する理解がまだ薄いわけで、そういう中でご答弁を聞いておりますけども、要はこの開発を進めていく中心柱、資金から何にしても、それを行うのがSPCだと。そこがダイヘンとして4.6ヘクタール持っているわけですから、何ぼで買うのかとい

う、たくさん持ってる民間企業が、この開発によって一定の利益を得るという前提条件がなければ協力もしていただけないということになりますけども、単純に平米20万円としたら80億ですね。

この間、いろいろ検討されて、この費用を見ますと、ぽっぽぽっぽ資金も含めて、まことしやかな数字が出てきてると。

せっかく2年前にまとめた、この計画がこの数字でもって僕らはいろいろ論議を前提条件としてさせてもらっているの、こういう数字も当てにならないという中で僕らも議論させてもらってるわけです。

その辺が、特別委員会ですけども、こちらの検討の度合いが進んでいるのか、報告の関係でテンポが合わないのか知りませんが、そういうお互いのテンポとの関係でもちょっと聞いてみると、なかなか理解できない部分があります。

だから、一応いろいろ、この間の検討の中身について報告をいただいたわけですけども、初歩的な問題も含めて、なかなか理解できないという問題もありますけど、原点に戻ってもう1回質問して終わりますけども、助役の方から23年以降にこの開発を進めた場合、市としての資金が、いろんな動きが出てくるというお話でありますけども、その時点でいろんな、その他の開発も予測されるわけにありますし、そういういろんな予定されている計画を進めていく場合、先ほども言いましたように市民の暮らしがどうなるのかということが僕は最大のポイントやと思うんですよ。

これはこれ、これはこれでなくて、その辺がきちんと全体的に、行政全体で検討されて、その中の一環として、この開発はこうしますよという形で事を進めていかなければ僕らも判断ができませんし、

不公平な選択だと思しますので、そういう点はちょっと何回もいろんな場面でこういうことを申し上げておりますけども、そのことを強く要請して、とりあえずきょうは質問を終わります。

○藤浦委員長 そのほかには、どなたかございませんでしょうか。

柴田委員。

○柴田委員 それじゃあ、野口委員の方から、大分長い質問がありましたけど、先ほどの説明の中で例えば駅舎のことですが、1つは地域の利便性から言うて改札口など、中央とそれから北側というんですか、東側になりますが、地域の人からよく言われるんが、駅ができれば、こちらに改札ができるでしょうかということ、庄屋地域、また千里丘東4丁目地域の方からの改札ですね。こういうことは非常に利便性から言うても、期待をかけておられるということを少し感じました。

それから、高架になったときとの整合性は、今の平面駅で問題はないのか。また、そのときに大改修して、やりかえないかんというようなことになるのかどうか、その辺は僕もちょっとわからんと思う。

それからもう1つはやっぱり、阪急のここに駅ができることによって、例えば一例を挙げますと正雀あたり、今でも大阪へ出るのにかなり時間がかかる。阪急を使うとJRの倍ほどかかっているわけです。そういう中で、駅をつくってもらうのは結構やけど、正雀がますますそういうことでかすんでいくんではないのかという心配もされております。この辺の理解も取っていかないと、総合的なここでの新駅、またシビックゾーン、高架というものへの設置ということについての問題が、またそのあたりから出てくるのではないかなというふうに思います。

その辺で、ここに駅ができたときに、阪急の例えば時間帯なんかはどうなるのか。問題がどういうところへ出てくるのかというようなことも少しはシミュレーションしておく必要もあるんじゃないのかというふうに思います。

それから、最後にですが、区画整理でやるのか、また違う方法でやるのか。先ほどは、また少し費用的なことも若干は増加するであろうというようなことも聞きました。トータルとして、摂津市がこの地域を開発する意義というのを最初の中でもうたわれておりますけど、これをもっと、やっぱりきちんと市民に示していくという必要があるんじゃないかと。

私は、先ほど木村委員もおっしゃいましたが、何としても高架、立体交差をしてもらいたいということで、もう既に三十数年訴えてきましたが、どうやら正雀の立体化は現状の状況の中で残念ながら車庫が2つあったり、いろいろなことがあって当面はできない。

それで、山田川から大正川になってしまう。そういうことですが、それとしてもこの立体化をやらないと南北交通の解消だとか、まちづくりだとか、いろいろなことの中で問題が発生してくるわけですから、そういう意味で今回、絶好のチャンスといたしますか、そういう意味では、このまちづくりというのは総合的に見て、総体的に見て必要だという感覚に私はなると思うんです。

それは、いろいろな見方もあります。そのために市民生活が大きく犠牲にされて、この町だけを優先するというような手法でやられるということであれば、これは問題ですけれども、そういうことじゃなしに、これをいかにして安いコストで摂津市の負担を少なくして、なおまた平準化してもらって、できるだけ長いスパ

ンの中で返済計画なども立てていただいて、やはりつくっていくという、これがこれからの1つの大きな課題で、今、中間報告をいただいているのは、あくまでもこの1つの形ですから、この味付けの中に今後こういう問題が出てくると思うんですが、それにつきましては最大の努力をして、近い将来にダイヘンとの関連もあると思いますが、摂津市の持ち出しをいかに少なくして、最大のノウハウを使っていたいただいた結果として、こういうことになりますよということを早急にお示しいただいて、市民のそれを説明していくということになると思うんで、それは1つお願いしておきますが、最初に申し上げました改札口の問題、それから立体化されたときのホームとの整合性、それから阪急電車がこれによってどのようになるのか、そのシミュレーションを今後少し考えてもらえるのかどうか。

それからもう1つは、これは正雀にエスカレーターがつかますと、ホームが約20メートルほど長くなると思うんです。こういう中で阪急の区間、急行停車駅というようなことをもう少しやっぱり正雀に対しても要望してもらおうというようなことができないのかとか。

全部の電車を急行停車するということはできないとしても、区間的に急行をとめてもらう。その前に、とめられない理由の中にホームが短いというものもあったんです。だから、8両連結で今、ホームが足りない。今回、エスカレーターで大分広くなると思うんです、その図面から見ると。そういうことも含めて、そういう考え方も阪急に提示していただくというふうなことはできないのかどうか。

少なくとも正雀の皆さんの心配されているのは、駅をつくってもらうのは結構やけど、そのためにここが非常に迷惑を

被るといふか、電車はおくれる、いろいろな問題が出てくるといふことやったら困ると、こういう声も出ていますから、その辺、含めて少し問題提起と、それから考え方を述べさせていただきましたので、よろしくお願ひします。

○藤浦委員長 それでは、答弁を求めます。

小山参事。

○小山市長公室参事 それでは、私の方から駅舎の中央付近あたりに千里丘東地域からの利用者の改札口の設置と、もう1つは高架時の平面駅の関係についてと、もう1つは新駅が設置された場合の時間の延長は、どれぐらいになるのかという3点についてご答弁申し上げます。

新駅の新たなホーム、改札口であります。千里丘東地区からの改札口の設置につきましては、今現在、平面駅につきましては阪急の敷地内ですべて建設を考えております。

それで、現在、千里丘三島線側につきましては黒田鉄鋼跡地、あるいは千里丘側につきましては阪急の用地をもちまして道路の方へ直接出れるように歩行者導線は考えております。

反対側に、大阪方面につきましては、その改札口を設けますと、阪急の敷地内で収まるのかどうか。それと、もう1つ、その改札口を設けることによって広場的なもの、寄りつきのものが必要になってこようかと考えております。

そういう面を考えると、やはりもう少し、いろんな条件をそろえなければ、そこに改札口というのは非常に難しいのかなと、今現段階では考えております。

庄屋地域の方からは、駅前広場を設けますので、ちょうどホームの中間になりますが、そこには大阪方面行きのホームの改札口としてホームの中央あたりには

今現在考えております。

それと、高架駅になったとき、平面駅はどうなるのか。当然、今の平面駅の上に高架駅がなります。ですから、今の平面駅につきましては取り壊しとなります。そのためにも非常に簡易という失礼に当たるんですけども、できるだけお金のかからない駅を今、考えております。

実際、京都の洛西口駅も今現在、連続立体交差事業に進んでおられます。そのようなことを考えた上で新駅を設置されております。

それと、もう1つ、新駅が設置された時間帯の延長についてですが、この平成15年の委託当時に私がちょっと聞いた記憶の中でございますが、約一、二分延びるということは聞いております。

以上、簡単ですけど答弁とさせていただきます。

○藤浦委員長 北野理事。

○北野市長公室理事 阪急の区間急行の停車あるいは快速電車の停車等につきましてでございますが、以前にも委員からご要望いただいた折に阪急正雀駅の、やはり何とかその快速電車でも停車できないかというお話もいただきました。

その折に阪急電鉄の方にまいりまして、いろいろとその実情を説明をする中では、非常にその要件としては、乗降客数によりますよと。確か、その当時3万人以上か、あるいは4万人以上というふうなお話も聞きました。

そういった状況の中で、阪急の今の乗降客を考えるならば、まだ乗降客は満たしていませんよと、こういった状況の中からいわゆる通勤快速、あるいはこういった区間急行等につきましては、非常に困難性があります、こういうふうな返事でした。

今回のおきましても、要望は阪急の方

にはさせていただこうと考えております。以前の経緯を踏まえますと、やはり困難な状況であるのかなというふうに考えますが、今後もこの内容については協議いたしてまいりたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 あと、正雀駅がさびれてしまうということについて、どのように考えてるのかというのがありましたね。それはよろしいんですか、柴田委員。

○柴田委員 それは結構です。

ホームの改札のことにつきましては、あの地域の人はその乗るのに一番こちらのホームの端から乗れるのと、向こうから乗れるのというような条件ができれば一番ありがたいということです。

基本的な橋上駅ができたときの対応ということで、余り平面駅のそういう改札等に大きなことをかけずに最小限度でやりたいということ、これはもう理解できますんで、ただ利便性、いろいろなことで、やっぱり地域からの問題というのは、将来具体的に図面を出していけば出てくると思っていますので、その辺のことを私はちょっと先もってお尋ねしたので、ひとつよろしく。

ただ、時間の方も2分ぐらいの差が出るということは事実だろうと思うんです。それでのうても今、正雀は大変いらいらするわけですね。大阪に出るのに、特急と急行を相川で必ず待たなければいけないという条件がついてますから、その辺も含めて正雀の人たちにも少し理解をしていただくためにも、やっぱりこういう配慮もしてきてますよというところも要ると私は思うんです。そういう意味。

それから、資金的なことは先ほど申し上げましたが、今後十分検討していただいて、やるという方向の中であれば、こういう方法で迷惑、非常に少ない費用で

やれるというのをやっぱり考えを出していただきたいというふうに思います。

○藤浦委員長 そのほか、どなたか。

はい、山本善信委員。

○山本善信委員 午前中ご説明いただきまして、まず一番最初の話の持ち上がりという項で平成8年からということで、ダイヘンについての住宅都市整備公団のことがきっかけ、出発点だったというふうなことですけれども、先ほど木村委員の方からも話がありましたように、以前からのこの阪急の線路についての連続立体交差化というのは、これは高架にするのか、地下にするのかということも含めて起こっていたということの延長上の話に、この持ち上がり、きょうご説明いただいた持ち上がりのまだ以前の状態にそういう流れがあったということは、私も承知はしとるわけですが、実を言うともっと以前からということ、私はあえて言いたいと思うんです。

これは、やっぱり鉄道による地域の分断というか、市域の分断というか、そういったことを何とか解消することがやっぱりハードなまちづくりの面でも、あるいはまた、いろいろ住民の両側の沿線住民の疎通をよくするというところから、大事な話だということが一番の原点にあるわけですね。

そういうふうなことからしますと、この事業というのはどんなことがあっても進めることによって、そういうことにつながっていくんだということは、これは長期の1つのまちづくりの計画の上では大事な話だということで、ぜひ進める方向で努力しなきゃならんと。

方法はいろいろ、先ほどからありますようなことですが、そういう基本的な筋はちゃんと考えなきゃならんとということで思いますね。

それから、駅云々の話でありますけれども、これは新京阪電車ということで、阪急のまだ前身の新京阪電車時代に、ということは昭和3年ぐらいですけども、これに正雀と、それから茨木と間に三宅に駅ができるということで、駅の場所、どこにつくるかということで数百メートルの間で地元でもめて、その当時、電車問題と言ったぐらいに村の中で、えらい騒動になりまして、結局どっちつかずになってしまって、できなかつた。

それであと、万博が来て、中央環状線が横断しましたんで、そこで南茨木ができたという歴史的な経緯があるわけですね。

この地域にとっては、駅というのはやっぱり悲願なんです。住民にとっては、その時代の住民からすれば、今の利便性から考えても、当然そういうことで考えるべきだということについても、駅ということに関しては、そういうことが言えるわけで、だからその一番の基本は、やっぱり市域を分断してるということについての、それを解消するという事は大きな筋だし、それを解消するための前段階で、その工事なり何なり、事業を進めていくに当たっての条件整備というのは、周辺整備をちゃんとしなさいと。そのことによって、その採択の度合いが延びてきますよということと、それからそれに対して、駅をつくることによって周辺整備も駅をつくることによって周辺整備が、また進んでいくと。

駅をつくらなくて、ただ周辺整備だけということになりますと、周辺整備をする側の、特にこの中心に今、位置しているダイヘンのものの考え方としたら、ただそれでするだけやったら何も意味はないというふうなことも思うわけですし、そういった1つの流れがあるわけですか

ら、だからこれはやっぱり、そういう方向に進んでもらわなければならないと。

問題はやっぱり、先ほどから議論に出てますような、財政的な問題を含めて考えなきゃならんということでもありますので、そのところが一番基本の、いちばんの問題点として残るところであっても、事業そのものの方向性というのは、これは絶対後ろへ下がったり、横へ外れたりしたらだめだというふうに私は考えております。

そういうふうな意味から、今、いろいろ特に手法の問題で言われましたけれども、今、新たないろいろな手法が考えられてきておるわけで、民間活力を応用するために、いろいろと活用するために考えられてる手法でSPCというのは、一番これに、今回のこの事業に関してふさわしいんだろうということで進めておられるわけですけど、結局この可能性そのものについて、先ほどからちょっと説明がありましたんですけど、今現時点で考えられる話で、これがということで、大体そういう方向でいく可能性が大きいのか大きくないのか。今、見通しはどういうふうにして持っておられるのか、それだけちょっと聞いておきたいと思います。

○藤浦委員長 答弁を求めます。

北野理事。

○北野市長公室理事 事業の見通しでございまして、この事業におきましては、とにかく先ほどもご答弁申し上げておりますように、やはり民間の土地において本市の基本構想をそこに取り入れていくというふうな、大きな内容がございまして。

こういった状況の中で、我々が提案したまちづくりをいかにその民間がつくっていただけるのかということが1つのハードル、これを越えていかなければならないのかなというふうに思います。

とりわけ、先ほど委員さんからございました見通しの部分でございますが、特に現在の見通しで行き詰まってる部分については、ないものでございますが、今後その整備手法として、先ほども担当が申し上げておりますように、そのSPCの組成でもってやっていくのか、あるいは公募型、民間を活用した中での公募型でやっていくのか、これはいわゆる企業とも十分調整をやっていかなければならないと思っております。

そして、今現在は企業とも協議する中では、いわゆる公募型の民間を活用してというのは、いろいろと問題がございます。主権の行使の問題とか、あるいは時間がかかるとか、いろいろな問題がございます。こういった状況の中で協議いたしておる状況の中では、非常に公募型は難しいということもいただいております。

そして、考える範疇では、今、SPC、特別目的会社の組成でもって、何とかダイヘン用地の確保という形が一番最優先になろうかと思えます。

その折に、先ほども助役が申し上げておりますように、やはりダイヘンさんのお考え、土地価格の問題が非常に大きなウエイトを占めてくると、そういった状況の中で、これからやはりダイヘンさんとも十分協議した上で、土地価格につきまして、やはり我々のまちづくりの内容を十分認識していただいた上で、どれぐくらいの価格で売買ができるのかということもやはりご相談を申し上げていかなければならないのかというふうに思っております。

一番、我々考えております重要な問題は、やはりダイヘンさんの土地価格ということをご十分考えておるということでございますので、ひとつよろしくお願い申し上げます。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 もう大筋の話ですので、もうこれ以上は申し上げませんけれども、要は以前に区画整理方式云々の話が出たときに、なかなか区画整理方式そのものについて、なかなか権利者と申しますか、そういった形になる、ダイヘンさんなり、あるいはまたそういったことについての理解がちょっと得にくいような雰囲気になっているという話をその途中で、これまでの途中で聞いたことがありましたから、だから公がやることに対して民間のもの考え方と、やはり、かなり違う部分とか、落差がありますので、その辺のところを上手に埋めることによって、やっぱり方向としては今の方向でしっかりやっていただくということが大事なわけですから、そのことについて慎重に進めていただくということをお願いしておきたいと思えます。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 きょうの委員会、大変、期待と関心を持って臨みました。と申しますにも、やはり以前の答弁は、この南千里丘のまちづくり構想については、晩秋には一定、やるかやらないかの結論を出しますということが回答だったと思うんですけども、今回の選挙戦でも、やはり賛否両論ありますけれども、とりわけこの千里丘東地域の皆さん方にとっては期待をされている方がたくさんいらっしゃいます。

そういう点では私も市の方が今協議の最中で、晩秋には一定の結論が出るというふうに承っておりますということをおっしゃっておりますけれども、もう12月は師走ですし、晩秋ということになりますと、もうまもなく11月です。11月が限度だと思っておりますけれども、その辺でこのまちづくりの構想が一定の方向が出るのか

どうか。

今、答弁がありましたように、なるほど、やっぱりダイヘンさんの土地をどうする、こうするというのを空中戦をやってるようなところもあるんですけども、実際、だけでも阪急、ダイヘン、摂津市ですと積み上げて協議をしてきて、ここまで来てると思いますんで、一番何がネックになるかということになってきますと、やっぱりダイヘンさんが幾らの価格で土地を売却されるかということの決断をされるのが一番重要な問題であるということは、私も十分承知をしておりますし、そういう点では再々そういう、やるかやらないかの結論を先送りにしていきますと、だんだん市民の方も、あるいはまた当該者の中でも不信感というものも生まれてまいりますし、早急に結論を出していかなければならない問題だと思います。

そういう点では、千里丘ガードは幾ら拡幅されても阪急で首が絞まるというようなことになってきますと、やっぱり根本的な交通渋滞の解消につながっていきませんし、そういう点では阪急の連続立体交差というのは、やっぱり不可欠なものですし、私の親父がまだ昭和30年代、三島町の町会議員をしてるときに、この阪急の連続立体交差、あるいは新駅の問題が議論されております。

最近、引っ越すということで、いろんな書類を整理してますと、その当時の議事録も出てきました。それを読んでおりますと、やはりその当時、私の親父も阪急に勤めておった関係で委員会、協議会の中でもいろいろと議論の中で、木村さん、阪急にいてはるんやから、阪急の上層部とこういう話をしてもらいたい、ああいう話をしてもらいたいという要請を受けもって橋渡しをしながら議論がされ

てるという経緯を読み返しますと、やはり長年の懸案事項、やはり長年の摂津市の大きな期待をされておる問題だと、阪急の連続立体交差というのはね。

そういう点で、やはり私は21世紀の都市核をつくっていくという点では、これは先ほど説明がありましたように直近支出、これはほかから聞きますと、限りなくゼロに近い金額だというふうに聞いております。

しかし、平準化をして23年以降の財政負担がどういうふうになっていくかということも大変、私たちも不安を持ちますし、その辺の見通しも十分加味しながら今日まで担当として取り組んでこれたと思いますんで、やはりお金がないから何もしないということではなしに、そういうSPC等を利用して21世紀の自分たちの子孫に対する都市核をつくっていくということは、我々にとっても大きな責任だと思いますし、そういう点で結論を先送り先送りをしないで、やはりそういうダイヘンが持ってる土地で計画していくことは十分承知してますし、その辺は人間関係、信頼関係を今日までも構築されてきたと思いますし、そういう人間関係の中から、やっぱりダイヘンの方に決断を迫っていくということになっていくと思うので、その辺の今の取り組み状況の中で一番困難な問題、これが今、申し上げましたようにお金の問題だと思います。

ダイヘンの姿勢の問題だと思いますし、その辺の今後の見通し、ダイヘンがやっぱり、どう推移していくんか、どの辺で折り合いをつけてくれるのか、その辺のことについて、できたら助役の方から一遍答弁していただいて、この晩秋の結論が出るのかどうか、その辺のことも踏まえながらご答弁願いたいと思います。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 私自身、非常に微妙なところに来ているというふうに思ってます、なかなか言いにくいところもたくさん持っております。

それで、例えば過日、ダイヘン本社に私行ってまいりましたけども、ダイヘンというのは当然ながら株主に対する責任があるんだということを言います。それで、私どもも当然、議会に対する説明責任と市民に対する責任があるというように言ってます。

それで、予測できるのは、相当前の朝日新聞に私どものシビックゾーンのまちづくりの、あの絵が出ました。

民間業者からすれば、ああいう絵が出るということは準工を例えば近商に変えてくれるだろうと、駅は市と阪急でやってくれるんだなど。道路区画整理は、市がやってくれると、これは、そんなうまい話はないと。そこに住宅を建てれば、これはもう土地買収でもほとんどご存じの、駅のあそこ以外はもうすべて区画、きれいに整地されたものだということで、私は今思ってますのは、相当引き合いがあるんじゃないかというふうに思います。そう感じられてなりません、ダイヘンに対して。

それは、相当な額だと私は、向こうも言いませんが相当な額だろうというふうに思います、土地の値段が。

そういった中で、私ども今日まで言われた平成8年からの、あの状況の中で最終的に市に協力をしていこうという姿勢は何ら変わってないということをおっしゃってます。

しかし、もうここまで来れば、4.6ヘクタールをいかな値段でできるかということにかかっているんじゃないかと。先ほど北野理事が申し上げましたように、

いわゆる入札行為に対しては、相当強い拒否反応があるように思います。だから、それだけの形があるのであれば、特定目的会社を紹介してもらってもいいんじゃないかというふうにも聞こえます。

入札なんてというのは、何で私どもの土地で入札かけるんですか、市がという。私の土地ですよ、それはと。だから、そういうことであるのであれば、特定目的会社が来られて、もう随契でいい値段で買ってくれはったら、それはいつでも売りましようかというふうにも聞こえます。だから、そこまで本音のところまで来てまして、私はもうダイヘンさんと市との信頼関係、過去からの経緯、市にそのものを残していきたいということをご理解がいただけるか。

そして、私どもはダイヘンさんに損までして売れとは言いませんので、その辺のところはどういうふうにできるかというようなところに来ておまして、晩秋という形の中でやはり11月を何とか大綱だけでもできるような、市長と阪急電鉄とダイヘンさんの社長が基本合意できるようにお互いに努力をしたいと。

ダイヘンさんも努力しましょうということで帰ってきておりますので、今、木村委員が言われたとおり11月の晩秋めがけて精一杯取り組んでまいりたいというふうに思ってますので、今しばらく頑張ってみたいと思ってます。よろしくお願い申し上げます。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 頑張ってください、終わります。

○藤浦委員長 ほかにございせんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○藤浦委員長 なければ、以上で本委員会を閉会いたします。

(午後2時24分 閉会)

委員会条例第29条第1項の規定により
署名する。

駅前等再開発特別委員会
委員長 藤 浦 雅 彦

駅前等再開発特別委員会
委 員 木 村 勝 彦