

摂津市議会

# 駅前等再開発特別委員会記録

平成17年11月22日

議会事務局

# 目 次

駅前等再開発特別委員会

11月22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（市長公室理事、生活環境部長、都市整備部長）	
質疑（野口委員、山本善信委員、柴田委員、木村委員）	
採決 .....	30
閉会の宣告 .....	30

## 駅前等再開発特別委員会記録

### 1. 会議日時

平成17年11月22日(火) 午前10時 4分 開会  
午後 0時11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

市長	森山一正	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	同部次長兼自治振興課長	大場房二郎		
同部参事兼環境対策課長	前川 弘				
都市整備部長	岩田延弘	同部次長兼都市計画課長	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. 審査案件

認定第1号 平成16年度摂津市一般会計歳入歳出決算認定の件所管分

(午前10時4分 開会)

○藤浦委員長 ただいまから、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。

森山市長。

○森山市長 おはようございます。

時節柄、何かとお忙しい中、本日は駅前等再開発特別委員会をおもちいただきまして、大変ありがとうございます。

本日は、平成16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すが、どうぞ慎重審議のうえ、ご認定賜りますようよろしくお願い申し上げます。開会に当たり、一言ごあいさつといたします。

なお、私は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、どうぞよろしくお願いいたします。

○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、木村委員を指名します。

暫時休憩いたします。

(午前10時5分 休憩)

(午前10時6分 再開)

○藤浦委員長 再開します。

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。北野理事。

○北野市長公室理事 おはようございます。

認定第1号、平成16年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、市長公室所管分に係る部分につきまして、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、決算書の92ページをお開き願います。あわせて、事務報告書の15ページに記載いたしておりますので、ご参照願います。

款2、総務費、項1、総務管理費、目6、企画費、節13、委託料につきましては、南千里丘まちづくり構想の検証に

伴い、ふれあい広場の用地活用にかかわります土壌調査を実施いたしましたものでございます。

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 前田部長。

○前田生活環境部長 おはようございます。

認定第1号、平成16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、150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、158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として、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、計11回の審査会を開催し、平成16年7月9日に準備書に対する答申をいただいたものでございます。

なお、平成16年度では、計2回の審査会を開催いたし、それに伴う委員報酬と審査会開催賄いでございます。

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 岩田部長。

○岩田都市整備部長 おはようございます。

認定第1号、平成16年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、都市整備部における内容につきまして、目を追って主なものについて補足説明をさせていただきます。

きます。

まず、歳入でございますが、歳入についてはございません。

次に、歳出でございますが、摂津市一般会計歳入歳出決算書の188ページをお開き願います。

事務報告書につきましては、193ページに記載いたしておりますので、ご参照を願います。

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93.5%でございます。

詳細につきましては、決算概要111ページから記載いたしておりますので、ご参照を願います。

節9、旅費のうち、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普通旅費でございます。

節11、需用費のうち、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印刷製本費でございます。

192ページ、目2、街路事業費では、執行率97.9%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。

196ページ、目6、再開発事業費では、執行率44.1%でございます。

詳細につきましては、決算概要115ページに記載いたしております。

節9、旅費は、千里丘西地区市街地再開発支援事業における普通旅費でございます。

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 説明が終わりました。質疑に入ります。どなたか、質疑はございませんでしょうか。野口委員。

○野口委員 最初に、千里丘西地区再開発関連についてお尋ねしたいと思います。

最後に補足説明がありました決算概要で、115ページのところに普通旅費と印刷製本費ということで予算が執行されておりますが、いつも西口の開発についての状況をお聞かせをいただくんですけども、2番目に土地を持っている方が現状の中で開発に、より積極的だということで、その関係で鶴野のゴルフ場もマルハンに売却ということなども、ちょっと耳に入ってまして、そういうことで資金集めをしながら、いろいろ開発を進めてきたような話が、うわさでも入ってきますが、いわゆる全体の3分の1を持っている土地の所有者との関係も含めて、この現状、どういうふうになっているのか、一度お聞かせをいただきたい。

それと、平成16年8月の財源不足額の積算ときに、資料として18事業が提示されてますけども、西口の開発について、全体面積1.5ヘクタールの開発をするとした場合、全体工事費60億円として、市の負担が20億円という数字が出てましたけども、あそこの三角地では約2.3ヘクタールと思うんですけども、今後のいろんな財政見通しの関係もありますので、もし三角地が組合施工で今後進むとした場合、市の負担は大体どのくらいに概算として見たらいいのか、ちょっとこの際、お尋ねもしておきたいと思えます。

以上、西口関連は2点。

それと、南千里丘の開発、シビックゾンの関係で、平成16年度は普通旅費だ

とか、印刷製本費等々、阪急の方ではセミナーを2回開くとか、いろいろ作業としては少ない費用で進めてきているわけですが、いわゆる南千里丘開発の状況といいますか、この前、10月に説明があって、SPC方式で行うということがありました。

そのときに木村委員にも「晩秋」というお言葉で11月いっぱいということで答弁がありました。きょうは11月20日過ぎでありますので、そろそろそういう方式も含めて、この開発のやり方として大体決まりつつあるというふうを受けとめているわけですが、なかなか詳しいところまでは公にできないかもわかりませんが、その関係でSPCの絡みの話ですね。

例えば今、阪急だとか、ダイヘン、摂津市が入って、この説明があったような開発の大枠を決めていますね。そういう開発に対して、その開発をコーディネートするSPCが入ってくると。そこが資金集めから計画、立案、運営までやっていくという、こういう役目だと思いますけども、その中で摂津市の負担がどうなるのかというのが、一番の関心事であります。

過去、去年の3月に出した構想案では、第1ステージで市の負担は14億4,600万円、第2ステージ、これは10年後の橋上駅の関係ですね、連立立体、これが55億円、その他を合わせて78億円を超える負担が提示をされて、仮称のコミュニティプラザに係る費用を除いて全体工事費が368億円のこういう数字が示されたんです。

そういう、過去示された数字が、このSPCが入るやり方であったとした場合に、どういうふうが大枠として予算的に入ってくるのか。その辺もあわせて進め

て、示していただきたい。

それと、助役の方で、駅設置で連続立体交差の事業認可という流れでいった場合に、府下的にランクが高いということもいつも答弁なさってるわけですが、その辺の具体的な大阪府下、こういうところが開発計画があって、摂津市がその中でこういう状況ですよという、そういう府下的な状況を踏まえて、その根拠について、ひとつお示しをいただきたいと思います。

吹田貨物駅の問題です。平成16年度は、環境影響評価審査委員会のいろんな会合を持ちながら、8月には市長の意見書がまとめられたということで、その後の評価書に作業としては流れていったわけであります。

前日も一度お尋ねをしましたが、基本協定書の中身について、前回、取り組み状況の報告がありました。その関係で、大阪市内の2分の1問題です。

百済の方で前回の説明では、東住吉地区の方、平野地区の方、移転を前提で要望書なり、いろんな動きが立ち上がっているという話でありましたけども、もうちょっとその辺の中身について、わかる範囲でお示しをいただきたい。

それと、11月の前半に吹田市長が評価書に対する3万人を超える吹田市民の意見書を受けて、現時点での意見書が発表されました。

ちまたでは、年度内に着工合意をするのではないかという動きもありますし、そういう時点に一応来ておりますが、いつも貨物量2分の1の問題と着工合意の問題について質問したら、はっきり決まらなければゴーサインは出さないんだという話でありました。その辺の確認です。

先週、協定書に基づく取り組み状況の報告がありましたけども、ちょっと文面

上、わからない部分がありますので、再度、2分の1の最終確認がちゃんと明らかにならないければ摂津としてゴーサインを出さないのかという問題について、ちょっとわかりやすく説明をいただきたい。

それと、初歩的な問題ですけども、貨物取り扱い量の問題ですね。前回いただいた大阪貨物ターミナルの覚書の遵守にかかわる経過の関連資料でコンテナと車扱い、この2つの関係で昭和57年から毎年の取扱量が折れ線グラフで示された資料があったんですね。これには、中継コンテナを扱っている数字が入ってないと思うんです。

例えば、梅田貨物駅で平成16年度154万トン、大阪貨物ターミナルが115万トン、百済が41万トンと書いてますけども、大体200万トン前後でこれまで数字はいただいていますので、その辺、きょうできなかつたら後からでも結構ですから、いわゆる中継の分も含めて、これまでは取扱量として明らかにされてましたので、数字をきちんと示していただけませんか。

3つ目は、遺跡の問題です。この前、千里丘ガード拡幅の問題で、西口側の掘ってるところ、一応、遺物が発掘されたという話がありました

きのう、ちょっと評価書の資料集を見てましたら、この前ちょっとお話ししましたように、いわゆる摂津市域も開発可能用地も含めて、その中でこの場所は土を取って、それでほかの場所に盛土するという資料があるわけです。

この切り取る深さによって、いわゆる遺跡に関係することになりますので、この辺が実際どういう深さでやろうとしているのか。というのは、摂津の地域については、埋蔵文化財の包蔵地ということで、近くに面してるわけです。

今回、跡地に関係ない西口のガード拡幅のところでも見つかったということで、大体一連の埋蔵文化財の包蔵地だというのが一般的に理解されているところなんです。

そういう意味で、吹田ではちょこちょこ試掘をやってますけども、摂津の市域においてもやっぱり、きちんと試掘をやるのが大事だと思ってますけども、この点、機構側とか、府の教育委員会について、きちんと申し出をし、ちゃんと試掘を行うことが大事ではないかと思えますので、その点は、どうでしょうか。

それと、平成16年度に教育委員会の方では明和遺跡について、公共施設で遺跡の公開をやりました。

決算の文教委員会で、この質問に対して、府の教育委員会、来年3月を過ぎれば、今出している遺跡物については摂津市の方にお渡しもできますよという話でありまして、市の方がやっぱり、こういう問題について、摂津の市域のある場所で、きちんと、やっぱり記録保存をするという方向が大事だと思えますので、来年度に向けて、今は予算がないと思えますので、ちゃんと予算組みをして、そんなにお金はかかりませんから、すごく大事だと思えますけども、この問題は、ちょっと助役の方から、予算を伴いますので基本的な考えをちょっとお示しいただきたいと思えます。

それと、大事な問題ですけど、大阪貨物ターミナルが11月1日から西口からの出入りは、一応ゼロになるということで動いてきてますが、前回の委員会が終わって感じたことは、いわゆる茨木の宮島交差点が改良してないのに、同じ状態なのに、これまではなかなか西口が出入り、中止できなかったという理由づけだったと思うんですけども、それがパッと1

1月1日から、そうなったという点の政治的な意図をきちんと行政側として見て、対応していただきたいということをそれぞれ、こもごも意見があったと思うんです。

その関係で、別問題ですけども、いわゆる吹田貨物ターミナル、吹田に貨物駅を移転されますと、この大阪貨物ターミナルと合わせますと、多分日本で一番、最大の貨物駅が摂津市にまたがって存在するということになるわけですね。

だから、梅田貨物駅の開発の受け皿として、吹田の操車場跡地に持っていくことも含めて、そういう2つの貨物駅がそうなれば、日本最大の貨物駅が摂津及び摂津周辺に入ってくるという点では、これまでも資料をいただいて、児童生徒のぜんそくの所見率などもお示ししましたが、やはりいろんな条件の中で環境も悪化してますし、この問題だけではなくて、いろんな絡みでそういうことが影響されて、子どもたちの健康問題がそういう数字で出てきているというように思いますので、そういう点で市として、この環境問題に対して、子どもや市民の健康を守るということから、この移転問題をどうアクセスをしていくのか、改めて基本姿勢としてお聞きしておきたいと思えます。

○藤浦委員長 それでは、答弁の方、よろしく願いいたします。土井課長。

○土井まちづくり支援課長 千里丘西地区の問題についてお答えさせていただきます。

まず、千里丘西地区の現状ですけども、先ほどありました1番の大口地権者の方に対しましては、1か月ほど前に組合の理事長と市と改めて意向の確認というか、お話の方に伺っております。

結果としましては、今までどおり協力

できないというようなお答えをいただいております。

もう1人、開発の促進を考えておられる大口の地権者の方なんですけれども、組合の理事長の方に、こういう個人開発的な計画があるということはお話されております。

理事長の方から、また役員会の方におきまして、こんな話があるということも説明されております。

その中で、役員会の中では、まず自分のところの土地だけを目的とした開発を提示されているような形もありまして、またその中には今の組合員の方の土地も一部含まれるということもありまして、このままの計画では賛成できないという形で、役員会の中ではこの計画には賛成できないと、組合としては一緒にできませんねというような話にはなっております。

ただ、大口地権者の協力がいないことには、組合施行である地域、なかなか進められないというのが現状でありまして、今後個人開発者の方と具体的に、どこまで組合と協力していけるのかというようなことを今後は話し合っていく必要があるのではないかとこのように考えております。

もう1点、事業費なんですけれども、今も申し上げましたように、大口地権者の協力がなかなか難しい中で、どの区域で再開発事業ができるのかというのは、今もって非常に未定のところがございます。

準備組合としましては、今、予定しております1.5ヘクタール全体をやりたいという希望は持たれておりますけれども、やはり大口地権者の問題があるという中で、現在のところ具体的に再開発で、どれくらいの費用がかかるという、そう



いう詳細な試算というのには行っていない状況です。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 吹田操車場の関連のご質問につきまして、お答えさせていただきます。

まず、大阪市内百済の状況ですけども、前回の特別委員会のごときにご説明させていただきました情報の内容から、あれからは詳しい状況というのには、まだ確認できておりません。

そのときに同時にご質問のありましたJR貨物とか、鉄道運輸支援機構から聞いた情報ではなくて、当事者から内容を確認しなさいということでありまして、摂津市だけ単独で聞きに行くというわけにはいきませんので、大阪府、吹田市も交えてということになるんですが、その辺は今のところ、まだ調整中ということで、まだ新しい情報は入っていないという内容です。

それから、2分の1の確認の方法なんですけども、前回お配りさせていただきました資料の中で、内容については記載させていただいておるんですけども、開業時には、今現在、梅田の方で扱っております列車の本数、まず24本を吹田と百済で12本ずつ分ける計画をしますと。

その12本ずつ分けることによって、貨物の量も均衡するように計画しなさいというところが基本協定の中の回答として記載されましたので、まず文書として1点、ここで確認すると。

それから、それを本当に12本ずつに分けることによって、貨物量も均衡するのかというのが疑問になりますので、それにつきましてはJR貨物の方でシミュレーションを前回しております。

その結果は、これも前回ご説明させていただいておるんですけども、そのシミュ

レーションによりますと、吹田の方で76万トン、百済の方で77万5,000トンと、これが平成16年度の取扱量を受けた場合の結果なんですけれども、そういうことで100万トン以内には抑えられるだろうという結果も出ております。

ですから、その開業するときには、列車のダイヤでもって、12本ずつにまず分けますと。その結果は、シミュレーションによると100万トン以内に収められるというのが、とりあえず今の段階では確認できておりますので、開業されてからは、その結果、本当にそのとおりになったかどうかというのをターミナル調整会議の方で確認していこうということ、そういうことで将来的にも取扱量と、あと貨物列車の本数を続けて確認していくという方法を今のところ考えております。

続きまして、中継量ですけども、私の手元には、昭和57年からの資料がございまして、一番少ない時期で25万トン。これは梅田での取り扱いなんですけども、一番少ない時期で25万トン、それから多い時期で56万トンとなっております。

その間の数字といいますのは、45万トン前後というのが一番、数字的には毎年毎年、そういう数字が多く出てきてますので、その取扱量、今現在はそういう感じになっているということです。

それから、遺跡に関する内容で、アセスの報告書の中で切土、盛土の図面が入っていると。試掘が必要ではないかというご質問なんですけども、先日、口頭ですけども支援機構の方に実際切土をする場合には、どのくらい掘るのかという質問をしました。

正式には、まだ詳細はわかっておりませんという回答をいただいていたんですけども、再度聞きましたところ、約50センチほどの切土になるだろうと。もとも

とあった地盤から、かなり盛土されている場所であるということみたいですので、盛土したところを50センチ程度切るとなると、多分、遺跡は出てこないだろうなど、鉄道運輸支援機構の方は考えているみたいなんですけど、そこで市としましては、それは機構の勝手な判断になりますので、切土する場合には必ず大阪府の教育委員会なりに、まずこういう工事をしますという届出を出す必要がありますよと。

それで、大阪府の教育委員会の方が、それではこれは試掘の必要があるとか、いや、試掘の必要はありませんとか、そういう判断をされますので、そういう手続は一定踏む必要がありますよということとは申し上げております。

○藤浦委員長 栗屋次長。

○栗屋都市整備部次長 それでは、連続立体交差の現状でございます。

まず、府下の現状といたしまして、大阪府では既に府内で12か所、38キロの事業を完成されておられます。

17年度におきましては、新規に寝屋川市、枚方市を含む京阪本線の連続立体交差事業調査が採択されまして、早期の事業化を図れるように調査をされると伺っております。

現在、実施されておりますのは、府下で6か所につきましては、引き続き実施されておられます。

それで、まちづくりとの関係でございますが、連続立体交差事業の国費等の採択要件につきましては、1つは交差する道路の数や踏み切りの除去数でございます。

それと、当然、交通量もでございますけども、それと再開発や土地区画整理事業などの、まちづくりに関係します条件も1つの要因となってまいります。

事業の採択につきましては、全国的には要望が多くあるとも伺っておりますし、その中で採択には、まちづくりが大きなウエイトを占めるというふうに考えております。

その関係で、新駅を含む南千里丘のまちづくりにつきましては、連立をする上で非常に有利な条件であると考えておるところでございます。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 それでは、大型車両による摂津市の環境の影響についてのご質問にお答えさせていただきます。

現状、摂津市の大気汚染の現状なんですけども、中央環状線の市役所の横にあります常時観測局、これは自排局いいまして、自動車専用の測定局なんですけども、昭和62年以降、環境基準、0.06ppmを超えて現在に至ってるんですけども、平成15年、16年につきましては、環境基準の0.06ppm以下という形で、15年につきましては0.059ppm、16年度につきましては0.056ppmという現状で、かなり改善されていっているという事は思っております。

これにつきましては、NOx法、PM法に伴う削減計画等の実効性が上がってきたものというふうには感じております。

それと、大型車両の関係なんですけども、現在、中央環状線と近畿自動車道、あわせて約20万台程度の1日の通行量となっております。

そのうち、大型混入率が約25%程度というふうに考えております。現状からいいますと、先ほど指摘になりました吹田操車場及び大阪貨物ターミナル駅の大規模車両、仮にふえたといったしましても、混入率にはさほど影響されない程度かなというふうには感じております。

先ほど、大気汚染の状況を説明させていただいたんですけども、やはりそういう法律及び計画に基づいた総合的な施策を講じることによって、かなり将来的には減少傾向になってくるであろうというふうには推測いたしております。

○藤浦委員長 吉田参事。

○吉田政策推進課参事 それでは、私の方から、南千里丘のまちづくりにかかわりますSPCを活用した場合の市との直接、財政面も含めましてですけれども、そのかわりはどうなるんだというご質問に対してご説明を申し上げます。

1つは、SPCでございますけども、SPCそのものは2種類ございます。1つは、特定目的会社、それともう1つは、特別目的会社、この2種類がございます。

特定目的会社の部分につきましては、資産なり、土地なり、建物なりの流動化させるという1つの法律に基づきまして、証券化して投資家から収入を得て、そしてそれを活用して配当していくという1つの目的のある会社が1つ存在します。

もう1つの特別目的会社でございますけども、これは基本的にはプロジェクトファイナンス、つまり限られた範囲の事業の中で収入を得て、それを事業の資金として活用して投資家に配当するという方法がございます。

この場合、我々が今考えておりますのが、特別目的会社による事業化のめどがあるかないかということでございます。

つまり、SPCによる建物を建てていただいて、それを市がリースするなり、リースバックするなり、その中で資金を運用していただくということでございます。

それ以外に連動した資産の活用とか、いろいろございますけども、それはSPC、つまり特別目的会社が自主事業とし

てされるわけで、直接、摂津市とかかわるものではございません。

よって、例えばリースするならばリース料なり、リースバックするならばリースバック料を支払うだけであって、直接SPCの企業、特別目的会社の企業との連動する予算はかかわってこないというふうには理解しております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 最初に千里丘西地区の方ですけども、状況は一応、理解するわけです。いろいろ周辺の状況を見ますと、この吹田操車場跡地への貨物移転に関連して、岸边の方も橋上駅とか、いわゆる南北の自由通路だとかを含めて動いていこうということで、吹田は今してるわけですね。

長い歴史の中で西口側の開発もやっていこうということで、これまで取り組んできて、現状に至っていると。もともと、阪急の正雀駅と千里丘駅、2つの表玄関であります。そういう位置づけでこれまで取り組んできて、今、あとからきた南千里丘開発について云々ということになってますので、もう一度、西口に対する行政の位置づけをしっかりといただいて、その上でどういうふうに取り組んでいけるのか。

当然、開発というのは、いろんな絡みがありますから、基本的にはそこで組合の方々が開発によって、生活と生計を、営業を改善されるというのが基本でありますけども、そういう今日的な諸般の状況も含めて、西口の位置づけについて、きちんと論議をしていただいて、どうするのかという線引きをするべきじゃないかというふうに思いますので、ちょっとご意見があればお聞かせをいただきたい。

費用的には、なかなか出ないということでもありますので、大体、全工事費の3

分の1というのが地元自治体の負担だと思えますけども、ただ、保留床処分の問題にしても、組合施工であります、いろんな絡みの中で増減があるというふうに思いますが、現状では出されている資料で20億円ということで見えたらよろしいですか。

2年前の資料では、全体工事費60億円、全体開発面積1.5ヘクタールのうち、合意形成可能と思われる0.8ヘクタールに対する費用という体制があるんです。それを前提として、市の負担20億円にするという数字が示されていますので、これ、20億円という今出ている概算で結構ですから、そういう金額なのか。

あそこの三角地全体を開発した場合に、大体どうなるのか。ちょっとその辺、わかりやすく数字を示していただきたいと思えます。

南千里丘の問題です。なかなか雑ぱくとして理解しにくい面が、今の状況では個人的にはあるんですね。

例えば、この前、説明いただいた現時点の構想図がありました。例えば、平成16年度は、ふれあい広場を土壌調査されて、その中でごみが投棄されて、それを撤去しなければ使えないということで、2,900平米ありました。

残りが3,200平米あるんですね。今、大きな枠として福祉会館も含めた、いろんな公共施設を1つにまとめて、

(仮称)コミュニティプラザを建てるという構想があります。それだけを見た場合、このSPCが、どうかかわってくるのかと。今、三者で計画案を練ってますから、それを土台として動くとした場合に、3,200平米の今でも売れるこのふれあい広場のところを例えば売ったとして、それと(仮称)コミュニティプラザとの関係、市として公共施設として活

用したいと思っている、その施設のリースだとか、賃貸とか、いろんな方式があると言いますが、その辺も含めた摂津市の資金がどうなるのかというのが雑ぱくでわかりにくいんです。

先ほど、去年の3月にまとめた構想案に基づいて第2ステージも含めて78億円の市の負担と、総工事費368億円という数字を一応申し上げました。これには公共施設関係は入っていないわけで、例えば第1ステージで平屋の駅をつくるにしても、今、区画整理手法で考えてますけども、道路だとか駅前広場とか、いろんなインフラの必要な施設もあるわけです。これについては当然、SPCのかかわる話とは別に、入ってくるのか、一緒に含めた形になるのか。そういうことを含めて、ちょっと資金的な考え方を、大枠をちょっとわかるように説明をさせていただきませんか。

国の連続立体交差化の事業認可のランクであります。今、6か所のところが大阪府でやっている。実際に、やっているわけですね。

以前、阪神・淡路大震災前には、大体、2年に1回ぐらい、大阪府下で事業認可が出るということで来てるという話があったと思うんです。

今、摂津市が考えているのは、現在、大阪府が6か所、工事をやっている。今年度、寝屋川と枚方にかかわる京阪の部分、これが事業認可を受けたというふうな話だと思えますけども、非常に有利な条件だとおっしゃったんだけど、具体的にどういうふうに、今年度は京阪の方が事業認可を受けたと、その後、どういうふうな見通しを持っているのか、その辺1回、ちょっとわかりやすく説明をいただきたいと思えます。

貨物駅の移転の問題です。ちょっと聞

き取りにくかった面もあるんですけど、2分の1の問題。

私の情報では、いわゆる百済の方に移転しますと、現在、あそこの25号線を通る部分が貨物トラックが1,200台ふえますと。これに乗って、その部分が3倍の1,760台、トラックが通る格好になるということも含めて、環境的に大きな問題になりますので、地元で何としてもストップしようということで運動が広がってるわけです。そういうふうに認識はしておりましたけども、前回、東住吉地区では、僕の聞き覚えの中では、10月21日に移転を条件に要望書が提出されたという話だったんです。こういう、動いてるといふ話なんですね。

なかなかつかないんですけども、いわゆるボス交渉かもわかりませんが、より厳密にその辺を見ていただいて、つかんでいただきたいと。

僕もなかなか情報がわからない部分もありますので、ぜひそういうところは、ちょっと気を使って見ていただきたいと思います。

そこで、2分の1の確認の問題で、この12列車とか本数なども答弁があったわけですけども、この大阪市内、百済駅の方に2分の1、移転決定ですよという、こういうのが文書としてこちらでゴーサインを出す場合は、そういうのがあるんでしょうか。まとめりそうだからゴーサイン出しますよという、あいまいな形でゴーサインを出すのか。その辺のゴーサインの出し方、確認の仕方、ちょっと教えてください。

中継量を含めた貨物取扱量の数字的なものは、後からまたいただければと思います。

遺跡の保存については、そういうことで強力に伝えていただいて、きちんと土

壌の切り取りが行われますので、50センチ下の方にたくさんの遺跡があるわけで、これははっきりしてるわけですから、きちんと大阪府教育委員会の指導を受けて、機構側として試掘を行うということができるよう最大限、努力をしていただきたいと思います。

関連して、摂津市で、地域で発掘した遺物について、少なくとも摂津市内できちんと保管をすると。記録保存であっても、そういう点が大事だと思いますけども、再度この問題について、来年度の予算組みもありますので、どうなのか、ちょっと合わせてお尋ねしておきたいと思います。

最後に、大阪貨物ターミナルと吹田の方の貨物駅移転の絡みで、環境問題でいろいろ申し上げました。

確かに大阪府の二酸化窒素の測定局はおっしゃったように減ってます。それはわかります。ただ、一方では人間の健康問題では、ぜんそくの所見率がふえてるわけです。

いただいた資料でいきますと、3年間で小学生で1.6倍にふえてますと。中学生では3.1倍ふえてますと、これははっきり数字も出てるわけです。

だから、いろんな条件が絡んで、環境が悪くなって、それが人体に影響が出てきて、こういう結果が出てきとるわけです。だから、そういう人体への影響が懸念される、こういう問題について、それをきちんと認識した対応を私はやるべきだと思ってます。

ただ単に混入率が少ないから云々だということではなくて、今の重要な局面でありますから、改めてそういうこともきちんと認識して対応していただきたいということで申し上げておきます。

○藤浦委員長 吉田参事。

○吉田政策推進課参事 それでは、ご質問いただいている内容で2点ほどあったと思いますけども、1点目の全体事業費についての考え方ということでございますけども、一応、平成15年度に調査を実施いたしました、そのときに区画整理事業におきましては、全体事業費8億3,000万円、それと新駅設置を含みます事業費に16億5,000万円、合わせて24億8,000万円が必要であるというふうな形でご説明をさせていただいた経緯がございます。

我々からいたしますと、新駅、踏切に関しましては、これは限られた枠にはまるのかなと。ただ、全体事業費のインフラ部分につきましては、区画整理全体の8億3,000万円そのものは、あの区域の限られた区域に対する事業費でございます、現在、我々プロジェクトとして考えておりますのは、その周辺もできるだけ合わせた形で、例えば福祉会館のあたりとか、渡の歩道専用の歩道橋とか、駐輪場の問題とか等々、いろんなかかわる周辺の部分を考えて、事業枠としてはもう少し上回るのかなというふうには考えてます。

ただ、直近支出をできるだけ避けるための施策として、どのような形が一番ベストなのか、また財政に対して負担をかけない、抑制した形で、どんな形で提案できるのかということもあわせて検証し、なおかついろんな、今、国の制度がございます。その国の制度、まちづくり交付金とか、いろんなものがございますので、それを有効に活用して、できるだけ直近支出を避けて補助も有効に活用した形のものを考えていきたいというふうに考えております。

今、お示しいたしております事業費8億3,000万円の枠を超えるとは思

ますけれども、実質的な抑制策は考えていきたいというふうには考えております。

もう1点、ごみの問題がある現在のふれあい広場の用地の活用でございますけれども、1つは単純に売れるような形にして売ってしまって資金にするという方法もございます。

もう1点は、この土地を一体的にまちづくりと活用して、ご質問のございました、前にご説明したパースがございましたね。そのパースにできるだけ近づけるために土地を有効に活用していく。

例えば、駅前に等価交換するなり、代替地で提供してもらうなり、いろんな形で土地を活用する。売るのが方法じゃないというふうにも理解いたしております。

ただ、等価交換の場合、税法上の問題とか等々ございますので、区画整理手法もその中には1つの方法としては、よいのではないかというふうにも考える次第でございます。

よって、単に売って資金を集めるんじゃないに、有効に土地を活用し、流動的に土地をうまく、公共用地を将来に向かって使っていきたいというふうにも考えておりますので、ただ全体資金に、有形、無形になるんでございますけども、お金だけに変えるんじゃないというふうな、我々は視点で取り組んでいるということでご理解をいただきたいなというふうに考えております。

ただ、そのときにSPCがそしたら全体資金としてのかかわりはどうなるのかということでございますけれども、先ほど申し上げましたように、今の企業用地を市が買うわけではございません。その部分でSPCはかかわってきたとしても、直接、市がかかわることはないというふうに我々は思っています。

ただ、先ほど言いましたように、土地を交換していただくとか、駅前に現実にしていくために、そういうような方法のときに協議を重ねていく。そして調整し、理解を得て、現実的にあの絵を実現化するために協調していく部分はございますけれども、資金的な部分で市の予算とかかわる部分は、先ほど申しましたように、コミュニティプラザ、箱物をつくってもらって、そしてリースするという部分では関係はしてまいろうかというふうには考えております。

○藤浦委員長 栗屋次長。

○栗屋都市整備部次長 それでは、連続立体交差化事業でございますけれども、連立を着手するに当たりましては、まず本市の財政状況、これを見極めていく状況がございます。

また、連立事業につきましての事業主体は大阪府でございますし、先ほど申し上げましたように国の補助採択も受ける必要がございます、その中では新駅を含むまちづくりは非常に有利な条件であることは言えると思います。

ただ、そういう中でございますけれども、やはり本市の財政状況等がございます、着手時期につきましては、今、別に決定しているものではございませんけれども、以前、お示しさせていただいておりますスケジュールにつきましては、まず新駅の平面駅、これを開業した後に引き続き、連立化に進んでいこうというのが私どもの考え方でございます。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 貨物の百済への移転の件についてお答えいたします。

百済の方で2分の1の量を受け入れるという確認というのは、本市としましても非常に重要な事項だと思っております。

その確認の方法につきましては、当初は例えばですけども、大阪市とJR貨物が文書を結ぶとか、そういうことも考えてはあったんですけども、今、まだ大阪府を交えて鉄道運輸支援機構、JR貨物も含めまして、協定5者でこれをどういう形で確認すればいいのかというのは、まだ議論してる最中でございます。

まだ、もうしばらく時間がかかると思っていますので、今の段階では、どういう形で確認していくというのは、まだちょっと決まってない状況でございます。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、千里丘西地区についてお答えいたします。

まず、事業費の件ですけども、この事業費につきましては、先ほどもありましたように、あくまで同意形成ができる場所において、特に周辺の都市計画、既存の都市計画とか、整合等、そこまでも考えないで、同意のできるところで建物を建てた場合、どれぐらいにかかるかという非常にばくっとした試算でございます。

約60億円。その中で、補助金約3分の1というような見方で見ていただいたらいいかなというように思います。

先ほども申しましたように、準備組合と詳細に詰めたわけでもなく、また周辺都市計画との整合もしたわけでもないので、余り参考になる数字ではないのかなというふうには思っております。

それと、千里丘西地区につきましての市の取り組みということなんですけれども、当然、市としましても、西地区の整備というのはやりたいというふうには考えております。

しかし、いろいろ問題があるという中で、今、まちづくりの中心になっていただくのは市民であり、特に準備組合があ

りますので、準備組合が中心になっていただいてまちづくりを考えていただきたいというふうに考えております。

その中で大口地権者の問題、また開発しようと考えておられる方もおりますので、また組合といろいろ話し合いをした中で、できるだけ事業の実現に向けて今後とも取り組んでいきたいというように考えております。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 それでは、大気汚染と健康被害の関係なんですけども、これは摂津市だけの問題ではなくて、全国的に大気汚染と健康被害についての因果関係という形で、いろいろ論議されてるんですけども、環境省の方では今年度から5か年かけて局所的な大気汚染の健康影響に関する疫学調査研究という事業を実施されるということで聞いております。これにつきましては、首都圏及び名古屋、大阪等、幹線道路における疫学調査という形で大阪では、対象といたしましては中央環状線も入ってございます。

それを全体的にどういう影響があるのかという形で小学生を対象に実施されるというふうには聞いてますので、その辺の研究を踏まえて、大気汚染との因果関係というのは研究されてくるんじゃないかなろうかというふうには考えております。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 野口委員のご指摘でございます。それで、答弁で説明するように、遺跡のように文化行政というのは、去年ご理解いただいている大阪府教委との関係をまず整理しなければならないと思いますし、この遺跡の問題について、所管する市教委の考え方も私は聞いておりません。

それで、多分、記録保存というふうなことになるんだろうというふうには思う

んですが、例えば京都の日本電産の跡地というのは、長岡京市の京のまるつきり跡だったと、あれもいろいろもめましたけども、結果的に記録保存になっております。

そういう中で、遺物については十分な配慮をなさないと、そこその中身をいただいておりますので、まず府教委との協議、今後どうするか。

それから、その遺跡に対する評価、どういう形でやるのかと。市教委としての考え、これらを十分、ご指摘がございまずので、市教委と協議した上で一定の時期には、一定の形を判断をしたいと。また、答弁するべきであれば答弁させていただきたいと思っておりますので、まず市教委と協議をする、府教委とも協議を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 最後にしますが、今の遺跡保存の問題ですけども、市教委とも協議なさるといってお話でありますので、府の教育委員会も来年、年度が変われば一応お渡しできる状況になるということをおっしゃってますので、少しの予算で済む話でありますので、場所も確保されて、記録保存できるように努力をしていただきたいということをお願いしておきます。

貨物駅の問題については、現局面は吹田の状況をお話しましたけれども、いろいろそういう動きが激しくなってきました。吹田の方では、あわせて住民投票条例の制定を求めるといっても、これから入っていくだろうと思えますし、その根本には健康破壊というのがありますので、沿線都市に貨物駅を、大きな貨物駅を持ってきたらあかんという、そういうところから大きな運動に発展してるわけで、そういうことも含めて、先ほど、る、児童生徒の健康問題もお話ししまし



たけども、そういうことをきちんと認識して対応をお願いしておきたいと思います。

南千里丘は、なかなかわからないんですけども、最終的にSPCを導入するかどうか、最終確定ではないんですけども、これだけの大体の概算、市の負担はこうですよというのは最低出さなければ、これは判断ができないと。

先ほど、8億3,000万円の部分だけお話がありましたけれども、例えば第2ステージの連続立体交差で見れば、これはあわせて64億ぐらいあるわけですね、市の負担としては、これははっきり市の負担として出てくるとは思いますけども、これプラス第1ステージの平屋として駅を出発するということに向けて考えた場合、14億5,000万円の市の負担という数字が出てくるわけです。

先ほど、8億3,000万円の分だけお話があったんですけども、SPCというやり方でオーケーのところを探してくると。どうしてもこの開発をやりたいから、そこに乗っかっていくと。その中で、その時点で直近の負担を含めて、財政的な影響は検討するということなのか。

今、検討の中で僕らの認識としては、当然、財政的にはこうなりますよと、大体、だからその範囲では財政面からは一定、この開発はゴーできるんじゃないかという意味合いでやってるとは思いますけども、その判断できる材料が欲しいわけです。

公共施設についても市が賃貸するのか、それを買うのか。そういう大枠もわからなければ、なかなか論議ができないというように思いますので、これ以上の答弁が出なかつたら仕方がないですけど、わかる範囲でお示ししていただきたい。

それと、PFIとの関係ですね。この

SPCとPFIの関係、いわゆる国の方は、いろんな都市再生事業に乗っかって、その開発を進めるために、進めやすいいろんな体制をつくっていいですよという大きな流れの中で、このSPC方式も出てきてるとは思いますけども、PFI、プライベート・ファイナンス・イニシアティブですか。建設から30年間最高、運営できるということでおっしゃってましたけども、こげついたら自治体に負担が生じますという話でありましたけれども、これの関係でちょっとわかりやすく、あわせて説明いただければと思います。

連続立体交差の国に対する働きかけの問題ですけども、要は第1ステージとして、平屋で駅が出発した時点で、国には事業認可の申請を行うということなんでしょうか。そうであれば、それは答弁は要りませんけども。

千里丘西口の問題、改めて強調しておきたいと思うんですが、先ほど西口の位置づけについて、きちんと現地で整理をすべきだというお話をさせていただきました。

千里丘ガード拡幅も一応進んでますし、いろんな意味で表玄関として整備をします。自転車の問題もそうですし、いろんな細かい問題もそうですし、そういう中で今後、駅周辺、駅舎も含めて、どう取り組んでいくのかと。きちんと庁内論議をしていただいて、それを明らかにしていただきたいということで申し上げておきます。

○藤浦委員長 吉田参事。

○吉田政策推進課参事 それでは、SPCの導入に対しまして、市の支出はどうかかわっていくのかという点でございまして、先ほど申しましたように、SPCそのものがすべての事業主体になって、すべてをやるということではござい

ません。

やはり、前回からも申し上げましたように、市が主体性を持ってこのまちづくりをリードする。それによって、責任を果たすために必要なものは必要なだけ支出は伴うということでございますので、例えば周辺の整備をSPCがしてもらえるか。それは現実、無理な話で、周辺の整備、つまり福祉会館のあのあたりも含めまして、全体の周辺の整備は市が責任を持ってやろうと。そして、まち全体の例えばSPCが土地の所有者に変わられた場合に、どういう協力が事業提案として、していただけるのかということ踏まえて、市は支出を考えます。

そのときに、協力の内容によっては非常にコストダウンになりますし、例えば逆に市の方が必要以上のものを求めた場合は、コストは上がる。これは当然の話でございますので、そのあたりはやはりSPCが組成される、またされるであろう事業提案の段階で十分、支出枠を考えた上で検討していきたい、また判断していきたいというふうには考えております。

ただ、判断できる材料でございますけれども、やはり事業提案を受けた上で、その中身を検証し、それに応じた資金なり、また事業費なりをトータルで考えないと、今現在、希望的観測で数字を出しても、やはりその段階での誤差、また周辺の整備も含めての大枠の話として成立するかしないかは財政当局と具体的に数字の上での論議が必要であろうと。

やはり、我々は財政当局と前からも申し上げましたように、財政当局と市の財政に非常に負担になるような事業で、また事業も起こせないような状況があるなら、やはりそれはまた大きな1つの、総合判断の1つかなというふうに考えますので、そのあたりはSPCからの提案の

中身を十分検証した上で、資金運用を含めて財政に負担にならないような形のものをつくり上げていく。

だから、判断できる材料というのは、もう少しお待ちいただきたいというふうには考えております。お願いを申し上げます。

もう1点、PFI手法とSPCなりとの関係でございますけれども、PFIそのものはプライベート・ファイナンス・イニシアティブでございますので、やはり民間の資金を活用した形での公共施設の整備というのが前提でございます。その場合に、やはりその事業の主体となるのがSPC、特別目的会社でございます。

だから、今、SPCと申しますのは、事業を組成して、いろんな関係企業体が集合をつくって1つの会社をつくって、そこが独立した組織で、会社で、その施設全体なり、建設から企画、提案、建設、そして管理運営まで、すべてをSPCが賄うという1つの企業体でございますので、だからPFIそのものは手法論でございますので、それを具体的に実施部隊としてSPCが存在する。

そして、そこで収益を得る。1つの流れの中での、PFIの流れの中の1つの企業体であるというご理解をいただきたい。

今回、PFI手法がすべて排除しているということではございません。ただ、特別目的会社、つまりSPCとよく似た手法でございますけれども、市はまちづくりをこういうふうにしたい。この前のパース、ご提示させていただいてますけれども、このような町をつくりたい、このような、将来に夢のあるような町をつくってきたいんだというようなことを逆にSPCに組成されるであろう企業体の方から事業提案として受けて、全体の考え方をま

とめていくというふうを考えております。

だから、すべてがお金だけでは、資金も大事でございますけども、やはり将来の夢を実現するためにどうだという総合的な判断が最終的に必要であろうというふうを考えております。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 それでは、まず、千里丘西地区の再開発の問題ですけれども、今、野口委員の方からいろいろとご質問がありましたけど、予算としては具体的にわずかしか執行されてないわけですが、先ほどからお聞きしておりますと、大口地権者の協力が得られないという段階で足踏み状態というのが、その辺のところかというふうに思うんですけども、だけどこれ、やはり今のあの状態では、どうにもならないわけですから、何とかしなきゃならない話になるべきですし、わずかな予算しか組まなくて、この年度で何ができたかということになりますと、非常にこころもとない話で、協力要請に、市の方から働きかけにいつでも、なかなかつながってこないということなんですけど、だけどそれを何としてでもやろうとするのか、しないのか、もう相手次第やというようなことになるのかならないのか、この辺のところ、この16年度、1年間いろいろ努力されたことを踏まえて一度、どういう形の見通しになるのか、もう一度改めてお聞かせいただきたいというふうに思います。

しかも、駅、東西にかかわる話の、いわゆる地下道の拡幅等も進んでいるわけですが、そういったことの絡みができる段階で西駅前についての整備ということが非常に必要になってくるわけですから、そういったことをちゃんと見通した上で、市としては公共的な立場からは、そういった見通しを持ちながら、さらに努力して

いただかなければならないというふうに思いますし、来年度予算に対して具体的にどういう予算をどういう形でつけて、やることによって前へ進むのかという見通しを持ってもらわないと、もう、相手がなかなか納得してくれませんので、なかなか前へ進みませんわと。申しわけに支援事業という、えらい大きな予算項目がついてるにもかかわらず、中身を見ると旅費。しかも、その旅費がわずかしか執行されてないということは、これは非常に市の行政としては心もとない話になると思いますので、その辺についてのお考えを聞かせていただきたいというふうに思います。

それから、南千里丘の開発のことなんですけど、これもいろいろと国の予算、過去の年度で国の予算のお手伝いもいただいて、調査をした上で、進めるという方向で一定の形は出てる。その準備として、着々と進んでいるというふうに解釈していいのかどうか。

特に、16年度の予算に基づいて、実際、そしたら進めるということ的前提に考えたときに、一体、目標は連続立体交差ということになるわけですが、その前提として周辺の開発ということが必要だということになってきますし、最終目標に向かって、どこまで一体、そしたらこの年度で進んだのかということですね。

もちろん、総事業費が幾らあって、そのうちの何パーセント進んで、どうかということは、なかなか言いにくいと思いますけれども、先ほどからもいろいろありますように、いろいろな方式を検討しながら、どうした、こうしたという話が今、ご答弁ありましたけれども、一体そしたら大筋、これはずっと大づかみで結構ですから、このことに関して、やると

いう方向づけがあるとするならば、その辺のどの段階まで来てるのかということですね。この点、もう一度、ご説明いただきたいというふうに思います。

それから、貨物駅に関しての話は、これは以前の委員会で、もう既に、特に2分の1問題を中心に、今現状の話をして、それでこれも環境影響評価の問題とか、そういったことについては進めてこられて、それで一応、基本協定に基づく合意ができる段階に、これもどの程度まできたということに解釈できるのか。

あるいはまた、特に2分の1問題等につきましては、機構とか、あるいはJR貨物の方とのかかわりを抜きにして、直接、2分の1問題である百済の方の関係のところへ、どの程度に話が進んでいるのかどうかということをしかりと、直接聞いてくださいという話を前に出して、調査に、まだ具体的にはほかの市と、それから大阪府との関係もありますから、まだ行ってないという、こういうことのようにですけども、そしたらそれをいつ行って、どういう形でけりをつけようとされるのか。この点について、まずお聞かせいただきたいというふうに思います。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 千里丘西地区の今後の取り組みについて、お答えさせていただきます。

千里丘西につきましては、今、準備組合全体が、やはり当初考えておられる1.5ヘクタールを全体やりたいという意思を持っておられます。その中で、もう1人の地権者、先行させたい地権者の方から相談があったときも、一部の地権者しか救えないような、こういう開発には、組合としてはやっぱり賛成できないという答えを出されておるのが今の現状でございます。

それを受けまして、理事長の方が、もう1人の反対されている大口地権者の方に話をされに行っておるのが状況で、まだこの結果につきましては組合の方には報告されていない、今の状況でございます。

今後なんですけども、なかなか大口地権者、今の状況を見ますと首を立てに振っていただくわけには、なかなかいかないのかなと。その中で我々も区域、例えば一部をととか、区域変更という気持ちは持っておるんですけども、やはり今、準備組合が全体やというような意識を持たれてる中で、一部地権者を外しまして、この部分だけというのは、なかなか市の方からも難しいかなというふうに思っております。

ただ、大口地権者の状況、今後、理事長の方から組合員の方に報告があった中で、組合として、ほんまにどうしていくのかというのは、もう、考えなあかん時期には当然来てるというふうには考えております。

1つは、千里丘ガードが進んできておる。また、ことしから準備組合、今まで補助金で運営されておりましたのが、市の補助、商工会からの補助も打ち切りの状態になりまして、ことしから自分たちで会費を集めて、準備組合の名前を残していこうという形で取り組んでおられます。この辺からも、今まで補助で運営してきたのと、組合員さんからお金を集めて運営していくという形でも、ちょっと準備組合の取り組みが変わってくるのかなというふうに思っております。

区域をどう取るかというのが一番大きな問題になってくるかと思っておりますけれども、この辺につきましては準備組合さんの意向をよく聞く中で、開発を望んでおられる、もう1人の大口地権者と何とか

協力して、できるものなのか。

また、反対の地権者もすべてだめなのか。例えば、一部ならばオーケーなのかというところも今後はもうちょっと詰めた形の中で大口地権者にも当たっていく必要があるのかなと。今後、また役員会の方にも、市の方、ずっと参加しておりますので、準備組合の方とその辺、十分話し合いながら、できるだけ早く実現するように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 小山参事。

○小山市長公室参事 それでは、南千里丘まちづくりについてのプロジェクトとしての取り組みについて、説明させていただきます。

プロジェクト発足以来、ふれあい広場の用地活用について土壌調査をしながら、どういう状況で活用できるのかということも検討してまいりました。そういう三者ワーキングを踏まえながら、市のまちづくり、主体性のまちづくり、あるいは市の顔となるまちづくりを阪急、ダイヘンの二社に説明してまいったわけであり

ます。その中で、福祉・教育・文化・健康をキーワードに産・官・学・市民の交流できるようなまちづくりをしたいということで、積極的に市の方としては阪急、ダイヘンに説明してまいりました。

今、現段階ですが、ワーキングの中でも晩秋には、市としての一定の判断をしたいということで再三申し入れてきております。その中でソフト面、つまりコンセプト、あるいは産・官・学・市民交流という、そういうまちづくりについては一定の理解はいただいていると私どもは考えております。

今、現段階については、整備や、その事業主体、あるいは事業スキーム、そう

いう計画について、現在、企業の方へご説明しているところで、今現在では企業の内部で、それが企業として、いいのかどうかという検討をいただいている状況でございます。ということで、今現在、その合意形成には至っておらない状況でございます。

阪急としましても、ソフト面、つまり先ほど言いましたコンセプトなどについては、一定の理解はいただいている状況であります。ただ、阪急電鉄としては、インフラ整備が本当に担保できるのかということ再三念を押されてますので、その辺を市としましては大阪府と協議しながら、どういう整備手法が一番いいのかということ今、判断して行って、一定の方向は出てる状況でございます。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 貨物駅移転についてお答えいたします。

現在の進捗といいますか、現段階でどういうところまで来ているかというご質問だと思っておりますけども、大きな課題でありました基本協定書の課題整理という作業につきましては、先日、ご報告させていただきましたけども、あの時点でまだ整理できていない項目もございましたので、引き続きその中身について協議していくというのが残っております。

それから、その基本協定書を交わしたときに、同時に本市に直接かかわる内容につきまして、確認書というのを交わしておりますので、その内容についての整理も現在しておりますので、その報告もしかるべき時期にしないといけないということになっております。

それから、環境アセスメントの手続につきましても、最終段階にはあるんですけども、最終的な報告書というのがまだ提出されておられませんので、その提出を

受けて、またその内容についての報告という事項が残っております。

それから、着工合意する場合には、文書の交換が必要だと考えておりますので、その文書をどういったもので交わしていくのかというの、今、大阪府を交えて現在検討中といたしますか、作業中でございます。

あとは、将来的に摂津市として、どのような町にしていくのがいいのかというような内容につきましても、ある一定の段階では報告する必要があると考えております。

そのような中身が、まだ残っておりますので、年内ぐらいにはもう一度、特別委員会を開催していただいて、その中で報告する必要があるとは考えておりますので、一応そのつもりで協議なりを進めている状況です。

それから、百済の地元へいつごろ行くのかというご質問なんですが、その状況につきましても先ほど申しましたように、大阪府も交えて、どうやって確認していくのかというのがありますので、それも含めて、いつの段階で直接地元とお話して、どういう状況が確認して、最終的にどんなまとめがされれば着工合意に至るのかという協議をまだ引き続きやる必要がありますので、その時期についても今後といたしますか、今、ずっと詰めていておりますので、そう遠くない時期にはなると思うんですけども、アセスなり、基本協定なりが、もうそろそろ終盤に来ておりますので、そういうことも踏まえまして、そう遠くない時期には地元に行く必要があると考えております。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 千里丘西地区の問題ですけれども、これは現在のあの状態になってから、もう数年、同じような状態が続

いて、いろいろ先ほど野口委員からの指摘もありましたように、駅前のいろいろな細かい問題も含めて解決していかないかんことが完全に停滞していつてしまっていると。そのとき、そのときの現場での対応になっているということを考えますと、やはり例えば用地買収ができるときには、土地収用法を適用してでもやってしまえというようなこととかいう強行な話もあるわけですが、私権を、もちろん最大、今の法体系の中では、あるいは事業の進め方の中では、公共事業に関しての話としては、それは私権は最大限に尊重しなければならないということとはわかるんですけど、そういったことでやっていると、今のような状態が続いて、少しでもその理解を得られないと、無茶でも何でも理解が得られないと、そのまま前へ進まないというようなことは、これはやっぱり公共の福祉に関して言えば、非常に好ましくないことでもあり、最大多数の最大公約というか、そういったことから考えても今のようなやり方では、どうもいけないと。

仕方がないと言え、それまでかもしれませんけれども、いろいろ別の方法なり、何か新たな方法を考えるなりして、やってもらわないと、いつまでたっても、あの状態でことが進まないということになりますので、その辺の工夫を今後、ぜひ、何をせよということ、なかなか私自身もわかりませんけれども、とにかく前へ話を進めないといけないということでもありますので、準備組合にさらに支援を市の方の行政として強化して進めていただけたらというふうをお願いしておきたいと思っております。

部分的に、といってそれぞれが勝手勝手に動かされたら整然とした全体的な整合性のあるまちづくりというのができな

いわけですから、やはりその辺、市としては十分その辺のことを考えた上でことを進めていただかないといけないというふうに思いますので、とにかく積極的に、もし私権についていろいろとお願いしなければならんことがあるとするならば、もっと積極的にことを進めてほしいというふうをお願いしておきたいと思います。

それから、南千里丘の話ですけれども、これも非常に大きなことでもあり、財政的なことも含めて、あるいはまたそれぞれの関係する機関なり、あるいは阪急、あるいはダイヘンなりの企業もあるわけですから、そういったことについての努力も、要は市が全体的なまちづくりのことを考えて、やろうとするならば、そういったことについてももっと積極的にやっていただきたいと思いますし、この限られた予算の中で具体的に来年度予算に対して、どうしろこうしろということは私の方から申し上げられるあれではありませんけれども、そういったことについても積極的に取り組んでいただきたいということをお願いしておきたいと思います。

それから、貨物駅の移転の話ですが、吹操の跡地の話は、これもやはり問題解決に当たるべく、とにかく基本協定について着実にその話を進めていっていただいているようですけれども、やはり早く決着をつけないといけないというふうにも思いますので、こういったことについても必要な度合いをつけないければならない問題については、さらに積極的に進めていただきたいということをお願いしておきます。

○藤浦委員長 ほかにございませんか。  
柴田委員。

○柴田委員 先ほど野口委員、そしてまた山本善信委員からもありました16年度の所管の中のことですが、内容だけ見

たら大して聞くというところもないんですが、全体に触れて少しお尋ねしておきたいと思うんですけど、千里丘西地区の問題、今もいろいろと話も出てますし、私もこの準備組合の設立以来、ずっとその成り行きを見てきました。

当初は、東急インですか、キーテナントの中心にというようなことがありましたけど、それも退散されて、もう大分になります。

常に言うてきたのは、あの西口の持っている背景というのは、どう見ても摂津の駅ではありますけれども、むしろ吹田、茨木、箕面、豊中までを含めてでしょうか、摂津も含めての広域的な市民の皆さんのお使いにある駅ではないのかと、私らもあそこでいつも、駅で街頭演説をするわけですけれども、本当にたくさんの方が訪れられる。むしろ吹田駅の西口よりも、千里丘駅の方が多いのではないかと。こういうふうなことも吹田の議員が言うところですから、そういう中で今、暗礁に乗り上げて大きな地権者の方がお2人おられる。また、それから準備組合で一生懸命頑張っておられる組合員の方もおられる。

そういう中で何とか前へ進めないかということとは十分わかるんですが、もう少し発想の転換をして、あそこを広域的なまちづくりの中で、できれば北大阪の発信基地というようなことで大阪府の方との関連、大阪府の施設なども誘致するというような考え方がないのか。これはもう以前からも同じことを申し上げてきました。

そういうことも含めて前向きに、やっぱりもう少しスケールの大きな、夢のような、夢という言葉は悪いですけど具体的なものを持ってこない、今の中であの枠の中だけで何とかしようという発想

の中では、なかなか個々の考え方が交錯してしまって、前進できないのではないかと。

大阪府の方が、だめということになれば、そういうことがだめということになれば、今、最近少し景気、ちまたも回復してきておりますし、また民間の方の参入なども含めて、そういうところへの呼びかけも、やはり広げていくということは大事なのではないかと。

特に地権者の方々の意思も含めて、もう少し前向きに話をしていくということ、その辺の調整役にやっぱり市が立っていかなければならぬのではないかと。それではないと、このままあの団体をずっと見てきても、今回、補助金も飛んでしまうと言うことになりますと、だんだんじり貧になって、いつの間にか尻切れトンボになってしまうんじゃないかと、そんな危惧をするので、その辺のことはどうでしょうかという確認の意味で一言お答えください。

それから、正雀にもどうしても触れなきゃいけませんのですが、正雀駅前整備も支援事業として今日まで若手育成の中でのまちづくりに取り組んでこられました。

私は、これはこの前のときにも少し申し上げて、助役からも、もうそういう時期が逸している、新しい時期に入ってきているというようなことをおっしゃっていただいたと思います。

また、地元の若手の人と少し話をさせてもいただきましたが、確かに自分たちなりに十分な与えられたテーマについて勉強もし、いろいろと前向きに考えておられますし、おるといことです。

しかし、あの人たちだけで、あの正雀の立体交差もできない状況の中で正雀周辺のまちづくりをどうするかということには限界が来ている。

また、周辺の整備なども含めて、やはりここで1つ新しい意味での市民懇談会、吹田市が岸辺駅前で作ってありますような、やっぱり市民懇談会のようなものをつくって、本当にあの周辺のまちをどうするんだというような意見を聞きながら一定の集約をしていくという必要があるんじゃないかと。

これについては、平成3年からやられてる正雀のまちづくり懇談会の経緯もありますから、見方によれば同じことを何回するのかということかもわかりませんが、岸辺などが今、徐々にまとめに入っていく方向で2年目を迎えている。あの辺の経緯なども含めたら、やっぱり何か市民懇談会のようなものでも設置して、やはりあの町をどうしていくのかということを考えていく必要の時期に来たのではないのかなと、こういうふうに思うので、今の若手まちづくりから一步脱却した新しい方向へ向くお考えがあるのかどうか、そういうこと。

それから、南千里丘の問題で先ほども山本善信委員からも、野口委員からもいろいろと出ております。私も、あそこは市長もおっしゃっているように顔だということで、何としても事業としては達成していきたいという方向で今、努力しておられるということは十分理解しておりますので、このことについてはいち早く、やはりその方向だけでも示していかないと、市民の人からは、ほんまにあそこに駅ができるのか、あそこはどないなるのかと、何か長いこと言うてるけれども、というようなことを再三聞きますし、我々も具体的に答えられませんので、流れというか、方向だけは少し言うてますが、もうその辺の結論が出る時期に来たのではないかと。

それともう1つは、私はやっぱり、あ



そこの開発も含めてですけども、連続立体交差化というのが最後に残る2ステージですね。これが一番、摂津のまちづくりの中で大きな要になっていると思うんです。

先ほど、粟屋次長から、大阪府の方の事業だと、そして国の補助対象になるということで、過去には、正雀のときもどうしても駅前再開発と、周辺再開発とセットでなければ認めてもらえないと。それに近い答弁があったように思うんです。

私は、やっぱりそういうことでないと認められないということで、市民にも説明もしてきております。その中で南千里丘の開発はセットものですよという説明もしてあります。

そこで、ちょっとお尋ねするんですが、連立だけの事業で周辺で認可がされて行われたようなところが、この大阪府下であるんでしょうか。周辺整備はなしに。

連立だけで私は整備が絶対いけないということじゃないでしょうけども、国の方の補助対象事業としては、やっぱりセットにしてもらわないと、ただこれだけと言われたら、それは全国にたくさんの要望も出てくるでしょうし、そういうためでの1つの流れとして、そういう方向を国も出してきたるんじゃないのかなというふうに思うんですが、その辺もあれば聞かせておいていただきたい。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、千里丘西地区についてお答えさせていただきます。

柴田委員からのご質問のとおりやというふうに認識しております。やはり進めていく中には、何を持ってくるかよりも、やはり合意形成が一番大事なのかなと。合意形成をやったあとで、どんなまちづ

くりにしていくのかなと。その一番前段階の、今は合意形成かなと。

また、あの地域、まだ再開発区域の計画決定されたところじゃないということもあると思います。その中で、いろいろと問題があって進んでないのも事実なんですけれども、これから個人開発を進めようという方もおられますんで、個別になっていってしまうと、また今の段階では個別開発が出てきても止められるような状況でもないという形なので、しっかり準備組合の方とも話し合いをしていただいて、おかしな形での開発がならないように努力していきたいというふうに考えております。

正雀駅前整備につきましては、確かに若手もいろいろ支援してまいりまして、当初は再開発事業という目的の中で進んでおりました。いろいろ経済状況等、バブルの崩壊とかありまして、再開発とかハード系の事業というのは、なかなか今の若手のメンバーで担っていくというのは非常にしんどい状況であるというのは、繰り返し言います。

ことしに入ってなんですけれども、当初、平成4年にいただきました提言書のときに、委員になっていただいた方を個別にちょっとお話も伺っております。正雀、どうでしょうねと。あのときは、再開発を基本とした提言をいただきましたけれども、少々変わってますよというような形の中で、いろいろお話をさせていただきました。

各委員さんも、それぞれ年をとられて、今ちょっと、しんどいなというご意見もいただいております。その中で、お話もありましたように、今、若手をやっておるのは、どちらかというと商業活性というのが中心になってます。正雀地域を見ますと住宅もありますし、商業だけはな

いというふうに考えてます。

やっぱり、商業以外でハードにやっ  
ていくにも市の財政とか、また合意形成  
などで、あそこ、再開発で根本的に変  
えるというのは非常に難しい状況であ  
ると思いますけれども、じゃあ正雀があ  
のままでもいいのかというのは、確か  
に疑問にあるところやと思っております  
んで、吹田でも、まちづくり懇談会、  
岸辺でやられております。それも参  
考にさせていただきながら、商業だ  
けじゃなくて、正雀地域の考えるそ  
うい話合いの場というのは、やはり  
必要でないかというふうに考えてお  
りますので、今後、その場づくりに  
対して、ちょっと検討していきたい  
というふうに考えております。

○藤浦委員長 粟屋次長。

○粟屋都市整備部次長 それでは、連続  
立体交差化事業についてご答弁申し上  
げます。

先ほども申し上げましたけども、連立  
の採択要件、国を含めての採択要件で  
ございますが、これは1つは交差する道  
路などの交通に関する問題が1つござ  
います。

それと、2点目といたしましては、委  
員ご指摘のように、まちづくりに関  
係する要素、この2つを組み合わせた  
中での採択要件となっております。

そうしたことから、新駅を含む南千  
里丘のまちづくりにつきましては、非  
常に有利であると考えております。

先ほどもご答弁しましたけども、大  
阪府での平成17年度の新規の分、こ  
れは事業の調査が採択されております  
けども、これにつきましても寝屋川市  
ではある一定、規模まではお聞きし  
ておりませんが、ある一定のまちづ  
くりを計画されていると伺っており  
ます。

過去におきます連立の完成の箇所。ま

た、今現在実施されてます箇所につ  
きまして、まちづくりを合わせてして  
るのかということについて、ちょっと  
申しわけないんですけども、その確  
認はできておりませんので、またこ  
れは改めてご報告申し上げます。

それともう1点でございますけども、  
鉄道事業者であります阪急電鉄、こ  
れは受益分を負担していただくこと  
になります。そうした中で、今現在  
考えております大正川から山田川の  
間では、今の現状では駅がない状態  
でございます。そうした中での阪急  
としては協力が得られない状況で  
ございます。ただ、新駅が設置され  
ますと、阪急もそれを非常に協力的  
であるというふうに伺っております。

○藤浦委員長 柴田委員。

○柴田委員 要望というか、もう、こ  
れ以上詰めても、今、鋭意努力して  
いる途上ですから、私も詰めること  
はいたしません、だれが見ても千里  
丘西にしても、正雀にしても、それ  
から今の南千里丘の開発にしても素  
朴な疑問というか、考えを持たれる  
と思うんですよ。

だから、私、申し上げましたように、  
やっぱりスピーディという時代です  
ね、今は。だから、私も公約の中  
で、できるだけスピーディに物事を  
解決していくと。そういうことから  
我々の事業は、1つ起こしたら、も  
う10年20年は当たり前ですよ  
というのは通例になってますけれど  
も、できるだけ早い時点でイエスカ  
ノーか、やっぱりそういう見極めを  
つけていくということも大事なこと  
ではないのかなと思います。

そういうことで、以前に岡山に行  
ったときに再開発の中で県が文化  
会館を持ってきて、その周辺整備  
ができたという事例もあり、我々  
も勉強をさせていただきました。そ  
ういうことも含めますんで、ひ

とつこの3点について、これからひとつ市の大きなプロジェクトの課題として取り組んでいただくようお願いだけしておきます。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 南千里丘開発の問題ですけれども、先ほど来、いろいろ議論されておりますけど、平成12年に主要事業の考え方ということが示されて、その中でやっぱり事業計画については12年6月に予定をしております。ということから、ずっと進んでまいりまして、最近では17年の晩秋に一定の考え方を示していくということで、町にはジングルベルが鳴っておりますし、歳末商戦も始まっているし、そういう点では、もう師走に入っていました。

そういう状況の中で、この問題、私はやはり南千里丘の開発の問題は賛否両論ありますけれども、やはり産・官・学を含んだ大きな21世紀の都市核としてのまちづくりという点では、直近支出をできるだけ抑えてやっていくということについては大いに進めるべきだという考えを持ってありますけれども、これは当初、旧の都市基盤整備公団等も巻き込んだ中で、国の予算もいただきながら今日まで進んでまいったわけですけれども、やはりそういう公団もなくなってしまいましたし、そういう点では今後どういうふうに進めていくという大きな問題は、PFIとかSPCとか、いろいろありますけれども、やはり各論の問題よりも、やはり入口の基本の問題で解決すべき問題がたくさんあると思うんです。

その中で、とりわけやらなければならないのは、地権者でありますダイヘンの意向というのが一番大事ですし、そういう点では阪急もインフラ整備ができるかということについて大いに疑問を持って

おりますし、そういう点でダイヘンのあの事業用地を提供してもらえるとということとは大きな前提になってきますし、そういう点では、その土地の価格問題が今日まで交渉されてこられて解決可能な範囲の差なのか。あるいは、もう、今のところ全く話にならないというような差であるのか、その辺のことをやっぱりお聞かせ願わないと、各論に入る前に、そこで解決しないと、各論に入っていきませんし、その辺の今後の見通しについて、これは最終段階に来ておりますし、一遍、助役の方からその辺の今の現状の交渉の経過等について聞かせていただきたいと思えます。

もう1点は、千里丘西地区の再開発。これは、千里丘の再開発というのは東と西が有機的に結合するということは、大いに再開発の意味が出てくると思うんですけれども、東は完成をして、その後、西の再開発が難航しておりますけれども、どちらもやはり第一地権者の協力が得られないということが大きなネックになってまいりました。

しかし、そんな中で東については第一地権者の協力がなくて、一応ああいう形で完成をしましてまいりました。

西の再開発の地権者であります第一の地権者、これも相変わらず非協力的という状況の中で、準備組合として市としてもある程度、予算的な補助もしながら今日まで来ましたけれども、準備組合としては1.5ヘクタール全体の再開発をやっていきたいという意向ですけれども、その中で第一地権者も協力できない、あるいはまた第二の地権者は独自でもやると。しかも、ある程度具体的に予算的な裏付けも持ちながら第二の地権者は再開発を独自でやっていこうという意向を持っておられます。そういう点では、三者三様

の大きな食い違いがある中で、この再開発は、とてもやないけども前へ進んでいかないというのが私は現状だと思うんです。

そういう点では、今のこの時点で一番やらなければならないのは、やはり政治決着、今までの行政、準備組合という形だけではなしに、あるいはそこに入ってくる大きな政治的解決が今、求められておるのではないかと思うんですけれども、その辺のことについて一遍、市の方としての現状の考え方。そうでないと、西地区の再開発はとても進んでいかないと思います。

それともう1つ、JR貨物の問題ですけれども、これはもう要望にしておきますけれども、先ほど来、野口委員の方からも質問がありましたように、今まで井上一成市長の時代に覚書を交わしたこと。このことは、もう全くないがしろにされて今日まで来たんですけども、私も本年、JR貨物及び支援機構との話し合いの中に参加をさせていただいて、JR貨物としてこの覚書は単なるメモ、覚書というふうに認識されておるのか。私は、やはりこれは紳士協定だと思っているということで詰めていく中で、11月から出入りをさせない。野口委員もおっしゃったように、今まではなぜ、それができなかったのか。

茨木側の交差点の改良もできない中で11月からとめられるのであれば、もっと早くそういうことができるということだと思うんです。そういう点では、吹操跡地の車両の問題につきましても、大型混入率の問題、これは大きなやっぱりアセスのネックの問題だとは思うんですけれども、今のところ十三高槻線には車を出さないということは言うておりますけれども、この鳥飼の貨物基地の西の出口

の今日までの取り組みを見ますと、やはりそのことを本当に守っていけるのかどうかということの確信が私たちは持てません。

そういう点では、今後やはり十三高槻線も摂津の正雀工区も来年3月ごろには動いていくのではないかというふうに府の方からも内々にお聞きしておりますし、そういう点では、用地買収もほとんど、ほぼ90%以上終了している中で事業が進んでいくと思います。その中で、地元の合意の中で言われてきた、そういう車両の通行量の問題、アセスの問題等について、きちり守っていってもらうように、これは今後の機構、あるいは吹田市、摂津市との話し合いの中で、このことは強く要望していただきたいということは、これは要望にしておきますけれども、千里丘西地区の再開発、あるいは南千里丘の問題について、ご答弁願いたいと思います。

○藤浦委員長 北野理事。

○北野市長公室理事 ダイヘンの今後の見通しと用地確保の問題についてでございますが、今現在、ダイヘン、阪急に対しましては、本市の構想につきましてお示しをさせていただきながら、おおむねその構想につきまして理解をいただいております。

ただ、ダイヘンにおきましては、いろいろと企業の諸条件の整備という関係で、今、社内的にもいろいろと議論されて詰めていただいていると、我々、理解しておりますところでございますが、先ほどご指摘のありましたように、その用地価格の問題が今現在引っ掛かっておるところでございます。

通常、我々は用地を売却するに当たっては、当然、鑑定をもって売却するのが通例でございますが、やはりダイヘン、

企業としましてはリーズナブルな価格というのは、あくまで市場性をとらえておりまして、なかなかその市場性の価格というのは限度がございません。

我々、基本的にその土地の売却に当たっては鑑定をもって一定のラインは見えるんですけども、やはり市場性を言われますと、なかなか我々に対して見えない部分が出てきます。こういった状況の中で現在、ダイヘンに対しまして複数の企業からオファーがある。かなり、我々の鑑定よりはるかに高い価格でもって購入する希望があるということも言われております。そういった状況の中で現在、その公募にするのか、あるいはSPCでもって、その整備をしようとして用地買収に取り組んでいくのか、いろんな議論がございますが、ダイヘンといろいろと協議する中では、基本的にはSPCでもって現在取り組んでいってるといふような状況でございます。

ただ、SPCがそのダイヘンの価格がある程度見えなければ、そのSPCの組成という部分につきましてもできないといふような状況でございます。

そういった状況の中から、我々としても事業スキームがなかなか組めない、こういった状況が現在発生いたしております。これらにつきましても、やはり晩秋にという話もございます。これからも鋭意、ダイヘンと調整を図りながら、その価格面につきましても、あるいは諸条件につきましても詰めてまいりたいなということを考えております。

しかしながら、やっぱり用地の価格につきましても限度が我々あると思います。ただ、SPCを組成されてもダイヘンが仮によそのデベロッパーに売却されるにあたりまして、そしたら本市のまちづくりができるかということに対しまして

は、なかなか難しい状況でもあるといふようなことも考えますと、非常にこれから難しい状況が追い込まれてくるというのは、これは現実かと思えます。

こういった状況の中、十分、ダイヘンともこれからいち早く調整した中で一定の目途としては、もう少し時間をいただきながら進めてまいりたいといふふうに考えております。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 今、北野理事が申し上げた中身なんですけど、追加いたしたいと思えます。

それで、確かに私、晩秋と申し上げてまいりました。それで、私どもとして一日も早くトップ会談をとということもダイヘン側には伝えております。

ただ、向こうのトップも12月の中旬までは海外に行って、帰ってこれないという事情もありまして、帰ってこれるのが12月の中旬過ぎということも聞いておりまして、いずれにいたしましても余り長く待たせないということを考えてます。

やはり一定の結論は、つけるべき時期に来てるというようには考えてます。ただ、今、北野理事が言いましたように企業側としての考え方は役員全体の同意が要るんですと。それから、株主に対して説明責任を果たせる額でなければということも言われてます。プラス地域貢献、社会貢献、市貢献もしたいと。

しかし、鑑定価格なんていうのは、もう、論外であると。これは民間ベースですから、完全に民間ベースのSPC、特別目的会社がどうするかということですから、その辺のところの形があります。

本市は本市で、やはり今日まで進んできた市民への説明責任、議会への説明責任があるということをお願いしてござい

した。

それで、SPCについては、やはり私どもがこの前の協議会でお示した、あのまちづくりに対しての非常な興味と関心と、そのSPCに参加する企業体が来ると思いますが、そのときにまさしく4万6,000平米のダイヘン用地の単価によって、その事業計画、それから資金計画、事業の成否ということは民間ベースで考えてますから、そここのところの部分との最終的な考え方になると思ってます。

具体的な額は、今、我々の資金じゃありませんので申し上げられないんですが、一応ぎりぎりのラインで我々としての民間がこれぐらいならいけるだろうということは最終的に示した上で、私はダイヘンとして12月中には解決しなければならないのではないかと。

晩秋と申しておりましたが、と申しますもう1つは、これはPFI事業のときにも最終決断したんですが、三セクの反省から、こういう大きなまちづくりにするときに責任の所在関係もありますが、そのときに法的に責任の所在なり、分担なり、役割なり、リスクが出た場合、どう負担するかというのは法的な整備をしなければならないことがあります。

そうしますと、これはここまでいくときには来年の予算にお願いしなければならない。来年の予算には、当初予算でお願いしていくと。そうしたときに、このまちづくりは一体どうなっているのかと。そここのところの解決もしないで、前に法的な成立を含めてどうなるのかということも考えてまいりますと、1月の中頃には完全に予算は閉まりますので、もちろん議会全体とお話せなあきませんが、そここのところの部分が一定の解決を予算化しなければ駅の21年開業は、もうこれ

は無理だという判断をしなければならないというように考えてます。

もちろん阪急の方にも駅の問題というのは、当然、時刻表の改正があるとか、いろいろ聞いておりますし、費用負担についても阪急の負担もありますし、だからそういうことの中で、まずそここのところと考えますと、来年予算に一定のそういうことをしなければならないということでもありますし、もう1つは今言いました単価そのものに対してダイヘンは、企業側として地域に対する地域貢献としてどういう判断をしていただけるのかと。私どもも、そう無茶は言えない額でSPCになろうとする企業としての単価的なものについては、これは我々は商業ベースでそういう話をしてもらって、我々はこっちへ置いてもらう努力は市としては責任を持ってやらなければならないというところでありまして、木村委員がおっしゃるように、そう時間はない。

晩秋だから、来年の3月までかと、そうではないなど。これは予算の問題もありますし、予算に入れられなければ1年遅れると。ということは、21年の駅開業は、これは完全に1年遅れるということも考えますと、私はことし、今年には結論で、いくか、それとももう撤退をするか。このまちづくりから撤退をするかということに、私、助役としては今そういう判断のもとで努力をしておるという状況でございます。

それから、千里丘西地区の問題ですけども、今まで議論があって、今後ひとつ考えなきゃならないのは、私はまた1つ残っておるのは、やはり2地権者のうちの1人の方、先ほど野口委員がおっしゃられた方は、今一度、やはり過去の経過から見て、私はその方が準備組合の全体を集めてほしいというか、そこで一遍説

明をされる必要があるんじゃないかと思うんです。

それから、いろんな言葉が飛んでます。個人開発や何か、私もそれは知ってるんです。だから、そういう意味では今の理事長とだけではなくて、一度地権者全体の中で、私が提案したいのは、そこに行かれて自分なりに考えておられるまちづくりは、こうだということも言ってもらわなあかんなど。

それから、決算で申し上げますと、この図面を見ましてもJRの西口からの大きな駅前広場があります。38年に都市計画決定、ここから右側に向けて大きな道がある。この買収たるや、すごいものであります。

例えば、このことについて市がこれだけのものをつくりましょうということであれば必ず呼び水で動くと思います。しかし、それがまだ言えない状況でありますから、私はこのAブロック、Bブロックの中でポイントを絞ってやらないとトータルでものが言えないんじゃないかと。

2つありまして、1つは千里丘ガード拡幅終了したときに西地区の現状との格差は、すごく出るということは、これはもう理解してます、1つは。

それからもう1つは、必ずガード拡幅終了と整合性を合わさなあかん、これも理解してはるんです。これはもう問題なく理解してはるんです。すごい格差ができるなど、これは。

そうなってきましたと、私はAブロック、Bブロックでもう一度、市として全体を求めないで、一部、理事長も言われてる、地権者も言われてる、一部そこを見せて、そして将来こういう町になるんだよというようなことで、そこを絞り込むというようなことも1つ、本当に一定の結論を持って議会とも相談しなければならない

のかなと。

特に38年の都市計画決定、この問題をどう処理するかということも、これ大きな私ども都市計画決定の変更は、そう簡単ではない中身ですので、この辺のことも含めて、そういう意味での私、政治的な一定のトップ判断を含めた、一定の判断をした中で議会とも相談する中で地権者とも話をするという、そういう形の流れを持つべきなのかなというように思います。

基本的には、申し上げた、もう一度、準備組合の全体の中で開発される方の、私、これはちょっと提案しなければならないなど、非常に見方が相当輻輳化していることを私は聞いておりますので、そんなことも考えながら具体的な回答にはなりません、お答えもできません、そのことも考えながら、今一度、内部で十分な議論をしてみたいなというように思っております。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 南千里丘の問題は、晩秋という期限を設定した、今、まさに助役が答弁をされましたように摂津市の来年度予算に向けての期限ですから、これは全く阪急とかダイヘンの意向とは、やはり矛盾する部分が出てくるわけです。

当然、個人としても、企業としても、自分の土地をいかに高く売るかということは大きな問題ですし、とりわけダイヘン、株式会社となれば、やはり株主もいらっしゃるし、そう無茶苦茶な値段で売却すると株主から訴訟を起こされるというような問題も出てこようかと思えますし、そういう点ではダイヘンの方で今のところ最終決断をする責任者が海外へ行っておられて12月上旬まで帰ってこられないということであれば、やっぱり帰ってこられて、社としての一定の意思統一

をしてもらうという時間は必要だと思いますから、そういう点ではいつまでにやらなければならないという事業では、私はないと思いますし、諸般の情勢が整ってこそ初めてできる計画ですから、そういう点ではダイヘンとの交渉を再度詰めてもらうということが大事だと思いますけれども、私の感じでは、やはり今、民間企業、とりわけああいう広大な土地を大手のマンション開発業者が大変注目をしていますし、先ほど答弁でもオファーがあるということですから、当然、私はそういうことも起こり得ると思います。

そういう点ではダイヘンとしても、摂津市のまちづくりに貢献することが大事なのか。企業としての、その土地の付加価値をどう加えていくかということが大きな問題ですし、どちらかというところ後者の方に、私は最終的には傾いてしまうのではないかと思いますし、もう、そのときにはこの南千里丘開発は、市としては断念せざるを得ないという状況にきておりますので、ダイヘンの方で最終責任者の方が帰ってこられて、一定の方向を出されたときには、粘り強く交渉することも大事ですけれども、やはり一定、市としても決断をするということが求められておるのではないかと思います。

そういう状況を十分踏まえて、今後、ダイヘン等の交渉を進めながら、この計画について進めていっていただきたいと思います。

それともう1つは、千里丘西地区の再開発の問題は、今、答弁がありましたように、これ準備組合としては1.5ヘクタール全体をやりたいということに固守されますと、これはまた第1地権者の協力が得られないということになれば相当先の話になってまいります。そういう点では、やはり西と東を結合させるために

は、何らかの形で西の再開発をやっていくということが必要だと思いますし、準備組合との話も、やはりそういうことにこだわるのではなしに、とりあえずやはり第1段階として、どういう町をつかっていくかということについて第2の地権者と準備組合とが十分折り合いをつけていけるような話の場をこれから持っていくべきだと思いますし、そういう点で行政もこの中に入って行って橋渡しをしながら、この西地区の再開発事業について取り組んでいくということ、両方とも要望にしておきます。

○藤浦委員長 ほかに質疑はございませんでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○藤浦委員長 ないようですので、これで質疑を終わります。

暫時休憩いたします。

(午後0時 9分 休憩)

(午後0時10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しました。

これで、本委員会を閉会いたします。

(午後0時11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