

摂津市議会

# 駅前等再開発特別委員会記録

平成17年12月20日

議会事務局

# 目 次

駅前等再開発特別委員会

12月20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、まちづくり支援課参事）	
質問（山本善信委員、野口委員、木村委員、柴田委員）	
閉会の宣告 .....	20

## 駅前等再開発特別委員会記録

### 1. 会議日時

平成17年12月20日(火) 午前10時 7分 開会  
午前11時33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	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. 案件

- ・吹田操車場跡地利用問題について

(午前10時7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。

まず、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、定例議会の開会中にもかかわりませず、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して、基本協定書の課題整理の状況、そして確認書の課題整理の内容並びにまちづくり案の概要につきまして、ご説明申し上げたく存じております。よろしくお願い申し上げます。

○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、柴田委員を指名します。

本日の案件の吹田操車場跡地利用問題について説明をお願いします。

都市整備部長。

○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、10月28日の駅前等再開発特別委員会にてご説明いたしました基本協定書の課題整理の内容のうち修正及び追加となったものについてご説明申し上げます。

2点目といたしまして、基本協定書の締結と同時に摂津市と当時の日本鉄道建設公団、JR貨物の3者で締結いたしました確認書の課題整理の内容についてご説明申し上げます。

3点目といたしまして、現在、吹田市とともに検討しております、まちづくり

可能用地の将来のまちづくり案の概要についてご説明申し上げます。

なお、これら3点の詳細につきましては、担当の山本よりご説明いたしますので、よろしくお願いいたします

○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。

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5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きが平成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、本年11月30日に最終の報告書が提出され、12月15日から縦覧が行われているところでございます。

それと同時に平成11年から協定5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ました内容につきまして、10月28日の特別委員会でご説明いたしました基本協定書の課題整理の内容から、修正及び追加となりました箇所について、資料1に基づきましてご説明いたします。

表の左側には基本協定書の内容を、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ておりまして、修正、追加となりました箇所は太字で二重下線を引いております。

まず、修正につきましては、日本貨物

鉄道株式会社の呼称を前回の日本貨物鉄道からJR貨物に修正するものでございます。

次に、追加の1点目でございますが、4ページの下から2行目、是正措置を求め、という部分でございます。

貨物関連自動車の運行経路などに関して、JR貨物と利用運送事業者とが取り交わそうとする基本協定に関する附帯事項に設ける罰則規定でございますが、違反車両に対する罰則だけでなく、利用運送事業者に対しても是正措置を求めるとの内容を付加するものにしたものでございます。

次に、追加の2点目でございますが、6ページをお開き願います。

第4条のまちづくり可能用地に関する部分でございます。

はじめに、まちづくり可能用地の面積に関しての確認を行っております。

8ページに摂津市域と吹田市域にまたがります、まちづくり可能用地の図面をお示ししております。図の凡例にもございますように、大きく4つに区分されておりまして、摂津市域につきましては、図面の②の部分が鉄道・運輸機構の所有地約6万4,919平方メートル、④がJR貨物の所有地約1万2,383平方メートル、そして⑥の部分は緩衝緑地帯として約8,700平方メートルの合計約8万6,002平方メートルとなっております。

測量の結果により、基本協定書の締結当時より若干面積が広がっておりますが、今後、上り貨物線の配線精査や道水路等の精査、また、緑地の詳細な設計等により、若干の変更が生じる場合がございますので、最終的な測量作業の後に確定させてまいりたいと考えております。

6ページの2つ目でございますが、こ

ちらは、まちづくりに関する協力と用地を売却する場合の価格等についての内容でございます。

基本協定書には、用地を両市に売却する場合は、その時期及び方法等について、可能な限り両市に協力する。両市に売却する場合は、近傍類似地価水準を参考とし、両市が策定するまちづくり計画の実現に資する価格とする、という内容を記載しておりますが、今回その内容について、もう少し細かく規定した内容としております。

その内容でございますが、吹田市及び摂津市は吹田貨物駅の開業までに、まちづくり可能用地でのまちづくり計画を策定し、鉄道・運輸機構及びJR貨物は策定されたまちづくり計画に基づき、まちづくり可能用地での良好なまちづくり事業が円滑に推進できるよう協力を行うというものでございまして、1つ目に、土地区画整理事業による場合は、事業が成立するよう協力する。2つ目に、両市へ売却する土地価格は、両市が策定するまちづくり計画の実現に資する価格とする。3つ目に、第三者への土地の分割や譲渡は、貨物ターミナル駅が開業して1年を経過するまで許可なく行わない。4つ目に、その他、まちづくり可能用地における諸課題についても、必要な協力を行うとするものでございます。

次に、資料2につきましてご説明いたします。

資料2は、資料1の2ページの左側に記載しております、基本協定書第1条第4項の貨物取扱量の実績報告等について、吹田市、摂津市及びJR貨物の間で締結する覚書の案でございます。

この覚書案は、貨物取扱量の実績報告等をはじめ、協定書に基づく事業着手合意時に取り交わす具体的な課題の整理、

調整等を行うことを目的として、吹田貨物ターミナル調整会議を設けることとし、その構成員、会議の開催、住民代表の参加などを規定するものでございます。

なお、調整会議での案件としまして、主に貨物取扱量の100万トン以内、梅田貨物駅機能の2分の1、中継作業量の年間45万トン以内、貨物関連自動車の1日当たり往復1,000台以内、貨物関連自動車の運行経路、大阪貨物ターミナル駅への移転がないこと、貨物関連自動車の大阪貨物ターミナル駅の西口からの出入りがないことの遵守などの項目について実績報告などが行われるものでございます。

続きまして、資料の3になりますけども、平成11年1月20日に、基本協定書と同時に、摂津市、当時の日本鉄道建設公団、JR貨物の3者で締結いたしました確認書の課題について、一定取りまとめました内容につきまして、資料の3に基づいてご説明させていただきます。

表の左側には確認書の内容を、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をお示ししております。

1 ページ目でございます。

1 項目めは、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、市が計画するJR千里丘駅から山田川付近に至る北側線路沿いの新設道路について、その用地確保について基本協定書第4条に準ずる協力をするものとするというものでございます。

これに対する整理としましては、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、市が計画する北側線路沿いの新設道路の用地を確保するとしておりまして、既に貨物線の配線計画を変更されております。

さらに、新設道路予定地と鉄道事業用地は高低差があるため、土留めの擁壁が

必要となりますが、鉄道直近での市による施工は、鉄道による制約が非常に多く困難でありますので、鉄道・運輸機構に対し施工を求めています。

それに対し、鉄道・運輸機構は、千里丘ガードから坪井ガードまでの新設道路予定地と鉄道事業用地との境界に擁壁を整備するための検討を行い、実現に向け協力を行うとしておりますが、現在、鉄道・運輸機構による施工を強く申し入れているところでございます。

また、新設道路予定地にあります、JR貨物の用地について、JR貨物は市が道路として使用する場合は協力を行い、公租公課相当額による使用貸借をさせるものとするとしております。

次に、2 項目めは、鉄道・運輸機構は、まちづくり可能用地並びに前項の用地を売却するに当たっては、近傍類似地価水準及び現状の接道条件等を参考としながら、市が策定するまちづくり計画の実現に資する土地価格により譲渡するものとする。なお、安威川流域下水道山田幹線の管路が敷設されている土地については、それを十分勘案するものとするというものでございます。

これに対する整備としましては、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、まちづくり可能用地並びに先ほどの1 項目めの用地を売却するに当たっては、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第4条に準じた価格とする。なお、山田幹線が敷設されている土地については、まちづくり可能用地の価格を参考にし、十分勘案した価格とするとしております。

次に、3 項目めは、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、梅田貨物駅移転による吹田貨物ターミナル等の新設に当たって、吹田操車場跡地周辺における環境への配

慮から、摂津市開発協議基準10%を基本とした緑地を確保するものとし、貨物駅構内で不足する場合には、基本協定書第4条のまちづくり可能用地内で措置するものというものでございます。

これに対する整理としましては、鉄道・運輸機構及びJR貨物は協定書に基づき、摂津市開発協議基準の10%の緑地を確保し、貨物駅施設の完成に合わせ、緑地及び管理用道路等を整備する。なお、緩衝緑地帯用地は市に帰属するとしております。

緑地に関しましては、10月28日に報告させていただいたものでございまして、JR貨物用地内に幅員2メートルの緑地、まちづくり可能用地内に幅員4.5メートルの緑地と幅員3メートルの管理用道路を整備し、まちづくり可能用地内の緑地と管理用道路、そして、その用地を市に帰属するものでございます。

次に、4項目めは、JR貨物は基盤整備工事施工にあたり、必要がある場合は埋蔵文化財の試掘調査を実施し、その調査結果を市に報告するものとするというものでございます。

これに対する整理としましては、鉄道・運輸機構は、基盤整備工事施工にあたり、埋蔵文化財について、所定の手続きを行うとともに、大阪府教育委員会等の関係機関と十分協議を行い、その指導に従って、事前に必要な調査や工法の工夫を行うなど、適切に対応し、事業の実施が埋蔵文化財に対して極力影響を及ぼさないよう十分配慮するとしております。

次に、2ページ目でございます。

5項目めは、JR貨物は、大阪貨物ターミナル駅について、過去に締結した覚書を遵守し、早急に改善策を講じるとともに、年間貨物取扱実績について、市に報告するものとするというものでござい

ます。

これに対する整理としましては、JR貨物は、大阪貨物ターミナル駅について、過去に締結した覚書を遵守する。また、年間貨物取扱実績は、市及び吹田貨物ターミナル調整会議に報告するとしております。

覚書の遵守につきましては、11月1日から、西口からの貨物関連自動車の出入りを禁止してございまして、既に入りが無い状態となっております。

また、11月15日には覚書の変更の覚書を締結し、やむを得ない場合の内容について整理を行ったところでございます。

次に、6項目めは、鉄道・運輸機構は、まちづくり可能用地内の西日本旅客鉄道株式会社用地については、基本協定書第4条に準ずる協力が得られるよう調整するものとするというものでございます。

これに対する整理としましては、鉄道・運輸機構は、まちづくり可能用地内のJR西日本用地について、基本協定書第4条に準ずる協力が得られるよう調整するものとするというものでございます。

最後に、7項目めは、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、移転する貨物駅の詳細な施設計画が確定した段階で、排水設備計画について協議するものとするというものでございます。

これに対する整理としましては、摂津市域の排水計画は、一部の雨水を境川、山田川、正雀川に排水し、河川へ排水する以外は既設水路を利用し、公共下水道へ接続し処理するとしてございまして、河川への排水については大阪府との協議が完了してございまして、既設水路への接続につきましても、市と協議が整ってございまして、

以上が、これまで課題とされてきました、基本協定書と確認書の内容の整理に

つきましてのご報告でございます。

現時点で、着工合意までに整理が必要な課題としまして、1点目は、百済への梅田貨物駅機能の2分の1の移転について、どのように確認していくか。2点目としまして、北側道路の擁壁設置を鉄道・運輸機構が行うことの確約、その2点が残っている状況でございます。

最後に、まちづくり案の概要についてご説明いたします。まちづくりにつきましては、貨物駅施設の5年間の工事完了後の着手となることを前提に、整備手法も合わせて検討しているものでございます。

資料4でご説明いたします。

この資料は本年度実施の吹田操車場跡地利用検討業務で、吹田市とともに作成しております、まちづくり案の概要についてお示ししているものでございます。

まず、1枚目でございますが、土地利用のゾーニング案としまして、駅からのポテンシャルを勘案し、吹田市域におきましては、図面の左側、JR吹田駅に近い地域から順に、緑のふれあい交流創生拠点、医療健康創生拠点、そしてJR岸辺駅の直近に、教育文化創生拠点を考えておられます。摂津市域につきましては、平成10年、11年で策定しました、基本構想Ⅱを基本としまして、都市型居住ゾーンとしての位置づけを考えております。

次に、2枚目でございますが、導入施設の考え方としましては、摂津市の都市型居住ゾーンでは、駅近接の利便性を活かした都市型居住施設や地域を対象とした生活支援施設の導入、また、周辺の市街地からの避難地としても利用できる、市民の憩いと安らぎの場となる公園整備などをイメージしております。

最後に、3枚目でございますが、基盤

施設につきましては、一体的なまちづくりを考える上で、両市をつなぐ道路が必要と考えておまして、まちづくり可能用地の北側に幅員14メートルの東西道路の整備を検討しております。

この道路は、周辺の市街地の緊急避難路としても使用できるものと考えております。

まちづくりの区域内におきましては、土地利用に応じた区画道路の整備を検討しております。

以上が、現時点でのまちづくりの案でございます。

○藤浦委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたらお伺いいたします。

山本善信委員。

○山本善信委員 先ほどの説明の中で、大体はわかったわけですけども。例の百済への2分の1の件ですね、これは機構なり、JRの関係の方からの報告で、地元に対するいろいろな考え方等について、報告を受けるだけでなしに、本市独自、またあるいは吹田市と一緒に2分の1がちゃんと保証されるように、担保されるように調査をしてはどうかということは、この前の委員会でも申し上げたと思うのですが、その点について現在どういう方向で動いておられるのか、その辺だけお聞かせいただきたいと思っております。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 百済の地元の状況でございますけども、今現在5者で会議を何度も行っております。その中で地元に対してどういう形で確認していくかということも議題として上げて検討しております。やはり直接地元さんに行きまして、どうですかと。賛成されていますかとか、そういうふうな質問というのは、ちょっと余りにも直接聞きまし



でもストレートには答えが返ってこないだろうということで、そういう確認の方法ではなくて、地元さん、あるいは大阪市、それから、関係の鉄道・運輸機構とかJR貨物交えて何度もまだ協議を続けておられますけども、その状況の内容につきましては、大阪府、吹田市、摂津市の中のどこかということで、例えば大阪府なり、あるいは吹田市なり、代表者が大阪市に現在の状況はどうですかということをお聞きしたりということはしております。

内容につきましては、これも大阪市から聞いたという話になりますけども、一応地元さんの方からは、前回もご報告させていただきましたけども、要望書という形があって、現在、地元さんから受け入れに当たっての要求という内容が出てきておりますので、賛成、反対というはっきりとした形ではないですけども。地元さんとしては、もう既にこういう要望を聞いていってくださいねというようなところまで来ていると聞いておりますので、あと、百済で2分の1、必ずそのスペースなり確保して事業を行っていくところの確認を最終どのような形をとるかというのは、まだ協議中というところでございます。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 それでは、今の進めておられる方向でいいと思うのですが、一応こちらの方の、それを確認するめどとして、どういうふうな考え方をしておられるのか。大体いつごろをめどにそういうことを確認できた上で、基本協定に基づいて事を前へ進めるという話になると思うのですけれども、その辺のめどだけを聞かせていただけますか。

○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

する段階になりますと、恐らく文書の交換という形になると思います。協定書という形になるだろうとは思っているのですけども。その協定書の中で、百済には2分の1行きますというような内容を記そうかなということを今検討している段階です。その協定書の文案というのは、今検討している段階ですので、いつごろと言われましても、それがこういう形でまとまったという時期になると、はっきりした言いようがないのですけども。文章の案ができた時点までには、やはり百済での2分の1というのは一応は確約といたしますか、どう表現したらいいかちょっと難しいのですが、その時点までにはまとめ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 まとめとして、その逆の話として、この2分の1がきちっとした保証の合意ができない限り、前へ進めないということに解釈していいんでしょうか。逆に、改めて進めるときには必ず、このことについての合意はきちっと担保できるようにするというのと裏腹な話なんですけども、その辺についても一度確認し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 百済につきましては、現在、担保の方法についていろいろやっておるわけなんですけども、一番明確な形といたしますのは、吹田、摂津の方は協定書という形の中で文書交換というのがございます。ただ、百済の方には新たな施設じゃないという形で、申しますと地元とそういう同意形成をするような手続きというのはない状況でございます。

そういう面で地元と本来大阪市を含めまして、文書を交わされるというような形が一番いいんですけども、なかなかそ

れができない。その中でどういうふうな形で現状の中で判断していくかというのをいろいろやっているのですが、これといった担保がないというのが今の状況でございます。

地元との状況はいろいろ聞いて、ほぼ地元とも先ほど山本が申しましたように、おおむねやむなしという形の中で、要望書というのが出されているような状況でございます。我々としては、この2分の1を何で確認するかというのは非常に難しいのですが、状況的にはほぼ地元に行っているであろうと。それと鉄道機構の方からは地元に対しまして平成18年4月からは工事を着手するというような形の話も本年9月に既に話をされているような状況にありまして、その上で要望書が出ているような状況でございます。これらも1つの判断の材料にしたいと。

それともう一つ、担保にしていきたいというのは、例えば確認書の中に、百済と特になぜ百済の2分の1が問題になっているかといいますと、逆にその百済が反対されて、吹田に100%来るのじゃないかという心配事が一番大きな問題だと思っておりますので、今、現在これちょっとまだわからないのですが、現状の確認の方法と並行しまして、今回、着工合意のときに交わします協定書の中に、例えば百済と吹田が同時開業だというような表現がもしなされれば、若干、百済と吹田の着手度合いが違いますが、開業時には両方ができていないと吹田が開業できないという担保にもなるのかなということも含めまして、今現在、話をしているところでございます。

よって、もう少し協議が必要だと思っておりますけれども、吹操に関しましての課題が、擁壁と、この2点におおむね

絞られてきたのかなと思っておりますので、できるだけ早いうちに、この辺確認をしてみたいと考えております。

○藤浦委員長 ほかにどなたかございませんでしょうか。

野口委員。

○野口委員 最初に、今の2分の1問題に関連してですが、資料をお渡ししておりますけれども、向こうの地域の取り組み状況と大阪市の環境アセスに対する対応の違いの中で、いろいろと正確に情報をきちっと受けとめていただいて参考にさせていただきたいということで、ちょっと質問したいと思うのですが、おっしゃっている大阪市の環境アセスの基準が移転に際して鉄道の新しい増設がないとか、延伸する場合に一定の基準があるのですが、それ以下だということで、この吹田のアセスメント条例のように、条例に従ってアセスへの取り組みは支障がないと出発でありますから、そういう中で地元としては、実際、直近の交差点で貨物トラックが3倍に増えるということと、うちもそうありますけれども、子どもさんのぜんそくの所見率がどんどん増えておると、4年前に比べれば近くの今川小学校では5.2倍に増えているということも含めて、この前に答弁があったような、国としても排出の問題と、この健康の関係について調査をされていくという話でありましたけれども、そういう中で地元としては大阪市に対して、1万89筆の白紙撤回を求める要望書も提出をされています。そういう中で、昨日、大阪府の地方都市計画審議会では北ヤードの中身について論議がされておる状況もありますけれども、そういう大阪市のアセスにかからないという前提条件で答弁があったような移転前提で事を進めていく立場で地元説明が行われてきていると

いう状況だと思えるのです。しかし、現状はそういうことでありますから、こっちは吹田のアセスメント条例に従ってやってきていると。向こうはそういう規制がありませんから、そういう中で地元の意見があれば環境対策だとか、事業開始だとかやりますという立場で来ていますので、それできちっと受けとめていただいて対応をお願いしたいということをもっと最初に申し上げておきたいと思えます。

2つ目は、売却の問題です。

先ほどの説明では、基本協定書の6ページの説明の中にありますけれども、売却の価格について両市が策定するまちづくり計画の実現に資する土地価格とするということで、基本的考えを述べられているのですけれども。吹田の特別委員会では、1平米5万円という数字が出たりして、具体的な数字が飛び交っているということもあるわけです。

このわかるようなわからないような前提の言葉でありますけれども、わかりやすくもう少し、どういう内容なのか、ちょっと吹田からそういう数字出ています関係もありますので、ちょっと突っ込んでお話をいただけないかということです。

今回の説明とは関係ないんですけども、先ほど大阪貨物ターミナルの件がありましたけれども、10月28日の覚書の変更箇所についての説明がありましたけれども、11月1日から今日まで、西口の出入りについて、実際どういう形で確認されたのかと。先ほど、ないとおっしゃっていますけれども、その辺をどういうふうを確認したのかというのをちょっとお答えをいただきたいと思います。

説明された中で、いろいろ細かくなりますけれども、ちょっと確認の意味で教えてほしいんですが、資料4のまちづくり可能用地についての説明がありまして、

例えば摂津市のまちづくり可能用地について、いわゆる用地内での基盤整備だとか、いろんな作業に入るのが、先ほどの説明では、移転完成後5年後からという話でありましたけれども、その辺詳しく説明していただきたいのと、確認書の中で、3項、機構側ないし、JR貨物側のやるべき内容として、緑地及び管理用道路について2メートル、4.5メートル、3メートルという数字が言われましたけれども、それが資料4の基盤施設についてのA3の中で、どこを示すのか。右上の方に東西道路の標準断面入っていますけれども、ここは6メートルの幹線道路について、両側に3.5メートルの歩道をつけるということはわかりますけれども。南側のJR貨物用地のところにも、緑の遊歩道だとかいろいろありますけれども。確認書の3項の2メートル、4.5メートルとか3メートルと、JR貨物側と機構側に設置をして、工事をして摂津市の方に帰属をするという項目になっていますけれども。それ図面上、どの位置になるのか、確認をしておきたいと思えます。

それと、資料2の覚書でありますけれども、先ほど説明では、調整会議の構成に3者の代表プラス住民代表とおっしゃっていましたが、これは調整会議の構成の中に、住民代表と言える、受けとめられる文書がないわけですが、それはどうなのかちょっと合わせて、以上です。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 そうしましたら、まず価格についてご説明させていただきます。吹田市の特別委員会で5万円というのは、前回の構想Ⅱ、10年、11年でやったときに仮定しました金額というふうに考えております。構想Ⅱを仮定しましたときに5万円であの用地をすべて買って、まちづくりの基盤整備な

いし接続道路等の整備をして、その場合、たしか19万円ぐらいでしたか、ちょっと金額はつきり覚えていないんですけども、それで売却できれば、そういう周辺整備も含めた基盤整備ができると。その場合の金額が5万円というふうに当時出ていたと思います。これは、機構から正式に出た金額ではなくて、どちらかと言いますと、まちづくりから逆算して出してきたというような金額で、今のところ機構から正式に金額について提示をされているような状況ではございません。

次に、大阪貨物ターミナルの出入りの状況の確認についてでございますけれども、11月1日から全面禁止しております。

これにつきましては、11月1日、18日、25日、この3日間につきまして、貨物の方より現在、防犯用という形の中でビデオカメラを設置されております。そのテープの提出を受けまして、市の方でも状況の確認をしております。

現状としましては、11月1日に、始まった日なんですけれども、1台だけトラックの出入りがあって、あとの18日、25日につきましては現状確認しておりますけれども、トラックの出入りというのはございません。

今後とも状況確認はある一定の期間を置いて市の方でやっていかなければならないと考えております。

基盤整備の作業、まちづくり可能用地が具体的にいつからできるかというお話ですけれども、一応着工合意後、貨物としては最低5年間の期間がかかると聞いております。最終的に現在、一番北側を走っております貨物線が動くのが最終やというふうに聞いておりますので、それが終わった段階でまちづくりができるのかなというふうに考えております。

この辺につきましては、具体的にその

時期が実際いつになるのかというのはわかりませんが、一番北側の線路が動かないと中のまちづくりというのはなかなか着手していけないのかなと考えております。

それと緑道ですけれども、資料4の3枚目に基盤整備の道路図等を示しておりますけれども、このまちづくり可能用地の図面で言う一番下ですね、濃い緑の線で示しておりますところが緑道という形になります。摂津、吹田が連続して、こういう緑道で結ばれるという形になります。

幅は貨物の用地の中で2メートルの緑地を確保されます。本来、貨物用地の中ですべての緑地を確保するというのが本来なんですけれども、面積の関係もありまして貨物用地内では幅2メートル、それとまちづくり可能用地側で、平均で4.5メートルの緑地が整備されます。それに隣接しまして、3メートルの管理用道路が整備されることになります。

吹田と摂津とは緑地の考え方が違っていて、若干幅員には差がございますけれども、位置的にはこの部分に連続した緑地が整備されるものというふうになります。

最後、覚書なんですけれども、資料2の覚書の中の第4項、会議の開催というところの一番下のなお書きなんですけれども、甲及び乙は必要に応じて住民代表者各2名以内で会議に出席することができると。これが一般市民の参加を提起したものと考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 最初の覚書の件ですけども、会議の開催の欄にも載っているという話であります。きちんとする意味では、構成員という欄に位置づけてやるべきだと思っております。なぜ会議の開催と

いう欄に、出席させることができるということで、調整会議の構成員の判断で、その辺の判断ができるという格好になりますよね。だから、きちっと情報公開もそういうメンバーを入れていただいて、きちんと対応する立場で対応すべきだと思いますけども、なぜこうなったのか。

本来ならばきちっとする意味では、構成員という位置づけに入れるべきだと思いますけども。

それと、今、その3者で考えている住民代表というのがどういうものをイメージしているのか、合わせてお答えいただきたいと思います。

大阪貨物ターミナルの西口の出入り問題ですけども、向こうが設置したビデオの確認をされたという話ですけども、過去からいろいろ経過もありますから、信用する、しないの問題もありますけども、やっぱり向こうから提供いただいたビデオの確認ではなくて、市の職員が定期的に当面はあそこに立たれて、主導的に確認するということが大事ではありませんか。

五十数年からずっと来ているわけで、ようやく交差点改良がされていない中でも、貨物駅移転問題があるから、11月1日からそういう対応をなされたという経過もありますので、そういう点では、市の対応としても自前できちっと確認をするということが大事だと思いますけども。部長、どうですか、その辺は。笑っておられますけども。

それと、いろいろ摂津市ではいろんな大型開発が控えておりますけども、その関係、ちょっと財政問題の絡みで大枠をお聞かせいただきたいと思うのですが。

先ほど、まちづくり可能用地についていろいろなことが発生するのが、移転された後、北側の線路が開業するというこ

とから出発をするということで準備が始まると思いますけども。今、平成17年度であります。確かに百済の方でも来年4月から百済の改修工事も5年計画で地元説明されておりますけども、5年先で見たら平成23年になります。この貨物駅のまちづくり可能用地の問題について、当面、いろいろ先ほど説明がありましたけども、財政的に売却の関係もありますけども、この数年間の間にどういう財政面で支出が生じてくるのかという問題と、完成後にまちづくり可能用地の工事に入ると、また内容についても今後どう活用するか、この基本のスタンスに基づいて動いていくと思いますけども。当面の財政的な資質がどういうふうに絡んでくるのかと大枠で結構ですけども、ちょっと教えていただきたいと思います。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 覚書の住民の参加の件でございます。

当初から住民の方、入っていただいて運営していったらどうだということで、当初は検討しておりました。ただ、その会議の中で行政間のみでしか調整できないような内容が出てきた場合に、住民さんに出てきていただいてというのはどうかというのもありましたので、今の時点では、一応住民の方に対しましては、市の方から参加を願った場合には出席していただくという形をとっております。

ただ、覚書の第7条の方で、この覚書に定めるもののほか、調整会議の運営に必要な事項については、甲、乙、丙の協議により別に定めるとしてあります。

また運営に関しましては、このような事項について今後詰めてまいりたいとは思っております。

それから、まちづくりの財政に関する件でございますけども、土地をいくらで

購入するかという話とつながってはきまずけども、当然、市としては財政負担を極力抑えていく方向でまちづくりを考えていきます。前回、構想Ⅱで検討しました内容につきましては、ちょっと実現は難しいなということでしたので、実際に必要な道路はどれだけかということで、今回、東西道路とあとまちづくり区域内の区画道路ぐらいにとどめるとかしております。

理想としましては、区画整理事業なんかでまちづくりを行って、その保留地の処分によって市の支出された分に対しての売却益による戻りがあるとか、そういうような形で、極力財政的には負担をかけない方向で、今後、5年、6年の間に検討していく必要があると考えておりますので、どの時点でというところ恐らく着工してから5年後ぐらいには、もし購入するとなれば、その時期になるんだろうと思いますけども、その時点でどのぐらいの負担になるかというのは今の時点ではまだはっきりわから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 大阪貨物ターミナルの現状確認の件でございますけれども、以前の本委員会で、当初は貨物の方より報告があった数字を受けて、我々は確認しておったというところでございます。その中で、現状確認はどうなっているのだというおしかりもいただきまして、実際、我々の手で朝6時から晩7時ごろまで、1日あそこで交通量調査した経緯もございます。

そのときには、ビデオカメラ等はございませんでした。その後、ビデオカメラを設置されて、我々がそこに行くのが本来かもわかりませんが、ビデオカメラの内容まで疑い出したらきりはない

かなと思うんですけど、一応数字的な報告は受けておりますし、またビデオの確認も市の方でいたしております。現状見たときには、今現在、カラーコーンで現場が閉じられているような状況の確認も行っておりますので、本来すべきかとは思いますが、しばらくは今の現状での確認を続けてまいりたいと考えております。

それと、先ほど調整会議の2名の代表はどのような形で考えているのかというところが抜けておったと思うんですけども、2名になりますので、公募というのなかなか難しいと思っておりますので、やはり地域の何らかの代表者というふうな形を考えていきたいと、今現在は思っております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 貨物駅の移転全体の動きとしては、着工合意直前ということで吹田の動きも含めてそういう感じはしますが、そういう中で摂津としてはいろいろな開発がどんどん数年後に入ってくるわけで、それと現状と比べた場合に、一定それがわかるような内容に基づいて判断ができれば僕らもいいと思っておりますし、ただ単に貨物駅は貨物駅だと、開発は開発だということで、別々に言われたらなかなか僕らは判断ができないということもありますので、そういう角度から質問させてもらっているわけですけども。

この覚書の件でありますけども、7項目で今後詰めていくとおっしゃっているのだけでも、なかなか公の団体の覚書であり、協定書を結んでいきますけども、それがきちっと履行されるかという点についてはなかなかしんどい部分もあるわけです。

最初に百済駅の状況を申し上げました。あそこは大阪市のそういうアセスの関係

で、ただ要望書を受けて話し合いを進めて、粛々と進めていくということで対応できるわけで、この間、摂津に関係する問題では、このターミナルの関係がいろいろありましたが、覚書の3者は吹田市長、摂津市長、JR貨物ということになりますので、そういう3者の中で、必要に応じて住民代表の出席を求めるとか、そういう判断がきちんと可能かどうかという問題も僕はあると思っています。そういう意味では、この調整会議の前提として、もう少し詳しく構成員としては住民代表もちゃんと位置づけて入れた上で、個々の問題について対応するという、これは順番逆だと思うんです。

そういう点で、ちょっと今後、さらにもんでいただいて、そういう意見も含めて調整をお願いしたいと。再度検討をお願いしたいということで申し上げておきます。

市として、まちづくり可能用地の取り組みですけども、5年後ぐらいから動けるようにということになるわけですけども、一応説明がありましたけども、大体、都市型居住ゾーンということで、3点に集約されて説明がありましたけども、以前、構想Ⅰ、構想Ⅱでいろいろ出されたわけですけども、吹田の方はいろいろ具体的に先ほど説明があったような形で、90億円のインフラの費用を使って、こういうことで進めていきますよと、阪口市長自身がいろいろインタビューに答えて、北大阪の拠点施設として、こういう内容で進めていきたいということも、マスコミで公にされるとか、いろいろな北大阪を視点に見た中でこの地域の開発の方向づけも言うている部分もあるので、もう少し市としてどういう方向で見ているのか、もう少し詳しくご説明いただければと思います。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 まちづくりについてですけども、確かに吹田は結構まちづくり進んだ考え方を持たれて、今現在進まれています。摂津市の方もこの地域の現状が北側が工場、南側が阪急の車庫というような本当に市域の端というような位置になっております。吹田と一体的なまちづくりという中で、吹田の考えておられる、そういう拠点の構想も受けながら摂津市域もいろいろな導入施設も考えられるとは思いますが、今の財政事情を見る中で、我々が今、考えておりますのはやはり吹田と一体的なまちづくりをやる中で、基盤整備は整合させて整備していきたいというふうな形を1つ考えております。

それと、またこの地域、ちょっと防災性、特に道路、消防困難区域があるというような区域であると。それと避難地という公園も少ない区域であると。この公園につきましても、じゃあ市が全部買って公園にできるかということになりますと、また財政の方とも非常に絡んでくる問題となりますので、その辺も見きわめながら、この黄色で都市型居住ゾーンというふうに書いておる中で、そういう避難地的な公園整備も一部考えていきたいと。

それと、市が施設導入をするのではなくって、民間の活力というか、民間のまちづくりの力を使ったまちづくりをここでは考えていきたいと。そのための基盤整備を市の方で考えていきたいと。まちづくりについては現在はこのよ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、基盤整備にかかわる、概算で結構ですから、資料4のここに示されている東西道路の部分で

すね、まちづくり可能用地で一定最低限度の基盤整備もあるかもわかりませんが、その5年間の間で生じる費用という点で、この基盤整備の概算、どう見ているのかというのを1つと。

先ほど忘れましたが、この貨物ターミナル西口問題でしつこく言うのは、わざわざこういう基本協定という大きな中に、貨物駅の取り扱い、貨物取扱量というところで、梅田貨物駅の荷物と、貨物ターミナルに移転後、その荷物が入るか、入らないかという問題についても、わざわざ文書で結ばなければならないという、こういう状態は僕は異常だと思っていますけども、そういうことも文書で書かなければならないという点からして、自前でそのお互いに紳士協定した中身について、この間、履行されていないからわけですから、自前でチェックしていただきたいという趣旨で言っていますので、この間の経過の中で11月1日に出発していますから、そう簡単には破らないと思いますけども、はっきり言って。しかし、その辺はご判断いただいて、自前で確認をするということは、ある時期、適当な時期に進めていただきたいという趣旨ですので、よろしく。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 基盤整備の概算についてですけども、現在、今委託をかけて計算をさせておるところで、今現在、概算費用については今手元に資料がございません。考え方としましては、基盤整備につきましては、今は区画整理事業を考えておりますので、区画整理事業の保留地処分金をもって基盤整備をすることを考えております。ただ、そこに補助金が入りますと、補助率という形で市の方の負担は出てくるかなと思います。まず、市の方で財政的な負担がかかるのは

用地をすべて買うのか、一部買うのかという問題がありますけど、まず用地費が出てきます。その後、区画整理事業という形になりますけども、区画整理事業そのものは保留地処分金をもって事業を採算を合わせていくという形ですので、もし補助金が入らないのであれば、保留地の処分金をもって事業費は賄えるものであると考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そうしますと、この資料4の基盤施設についての中で、ここに書いている東西道路など、ここに書いている部分もいろいろなパターンがありますが、区画整理の中で、これも検討することなのか、それを除いた分についていろいろなパターンを考えて発注しているということなのか、それわかるように説明していただけますか。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 現在考えております基盤整備と申しますのは、ここで申します東西道路、これは考えております。ただ、区画整理をしますのは、今、考えて申しますのはあくまで吹田操車場の跡地になりますので、この図で示しております坪井ガードからJR千里丘駅までの道路整備というのは、若干区域外になってくるだろうと。またクリーンセンターの横、現在78号線の部分もあるんですけども、それを44号線とあそこは歩道はございませんけれども、44号線については一定今回、工所用道路の通行に対して歩道整備をしていくという考え方を持って申しますので、それをつなぐというような地区外施工というのは若干出てきますけれども、今の区画整理として考えて申しますのは、あくまで吹田操車場跡地の中で道路としましては、東西道路と区画道路、ちょっとオレンジで書



いておりますけども、この道路整備を考  
えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 最後に、今出た78号線  
の問題です。この前現地を調査したら、  
ガード拡幅の関連工事車両が、10ト  
ン以下の場合、昔65号線ですけども、  
78号線を通っているという実態が明ら  
かになりましたので、その内容は担当部  
長に一応言っておるとは思いますけども、  
きちっとその周辺に住宅があるわけ  
ですから、少なくともクリーンセンター  
の中をそれも通っていただいて、78号  
線は通らないという対応は必要であり  
ますから、そういう対応をしていただ  
くようお願いして終わります。

○藤浦委員長 ほかにありませんか。

木村委員。

○木村委員 2、3日前の新聞報道を  
見ますと、詳しくは読んでおりませ  
んけども。アセスの最終報告も終  
わって、縦覧も終わって、吹田市長  
は一定、JR貨物の方に申し入れを  
して、基本合意直前という印象を  
私は受けたのですけど。先ほど来、  
議論されておりますように、百済  
の問題はほぼ地元の住民の合意に  
達しているようなお答えもあったの  
ですけども。まだなお問題がくす  
ぶっている部分がありますし、とり  
わけ百済については近隣に学校施  
設等もあって、なかなか周辺住民  
の合意は得にくいという裏側には  
問題があります。そういう点では、  
そういう受け入れ先が決まらない  
前に、どんどんとそういう着工合  
意目前というふうな雰囲気が出て  
くることに対して、大変危惧をし  
ておりますし、そういう点では、  
吹田は吹田なりの考えがあろうか  
と思うのですけども。やはり摂津  
は摂津なりの一定の考えを持って  
いるべきだと思いますし、先ほど  
答弁にもありましたように、

吹田と摂津とは一体的にやってい  
くのだという、これは当初からそう  
いうことで進んできたと思うん  
ですけども、その辺では吹田と  
摂津の温度差があるなという感  
じがします。そういう点で、これ  
摂津市が吹操の跡地が動いてまい  
りますと、やはりできるだけさ  
っき答弁がありましたように、区  
画整理手法で市の財政負担を抑  
えていくということではありま  
すけれども、全く市の財政負担  
が生じてこないということには、  
私はなっていないと思うので  
す。そういう点では、南千里丘  
の開発の問題でもそうですけども、  
やはり最後に問題になってくる  
のは、ダイヘンとの土地価格の  
問題が出てまいりますし、そう  
いう点で、区画整理手法でや  
って保留地処分の金で賄って  
いくということだけでは、私は  
少ないと思います。

そういう点で、民間に南千里丘  
と同じようにやっていってもら  
うという形は、私はそれでいい  
と思うんです、それとて南千里  
丘の場合でも、直近支出は限り  
なくゼロに近いということでは  
ありませんけれども、やはり新  
駅の設置については、3分の1  
は市が負担していかないと  
ならないという状況がありま  
すし、必ず市の財政負担が出  
てまいります。今の摂津市の  
財政状況の中で、着工合意が  
いつになるのか、その辺では  
時期がまだまだ不透明です  
し、仮に着工合意される段階、  
大きな土地価格の問題、先  
ほど吹田市の例を出されて5  
万円という話がありましたけれ  
ども、果たして5万円であ  
れば摂津市として、そういう  
ことが前へ進めていけるのか。  
あるいはもっと低く1万円  
であつたら、摂津市として  
何とかそのことについては  
やっていけるという判断が  
あるのか、その辺のこと  
については、大変微妙な  
問題があるのですけれど  
も、これは駅前等再開発  
特別委員会ですから、関

連して質問をさせてもらうことを一緒にやりたいんですが、南千里丘も晩秋という形が遅れてきて、年末という形に今、進みつつありますし、そういう点で2つの大きなプロジェクトを抱える中で、また千里丘の西の再開発の問題がありますし、いろいろと水面下で動きもあるようですし、そういう点で、トータルとして大きなプロジェクト3つについて、市としてやはりどういう形でやっていけるのかということについての今の時点での市の考え方、この辺は助役にぜひ一遍お答えいただいて、我々が今の市の財政状況で、市として何をやるのかということについての一定の考えを示してもらわないと、我々としても判断しにくい面がありますので、その辺は一遍、助役の方から答弁願いたいと思います。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 まさしく今後の財政運営いかによるといふふうに考えておりました、基本的には平成17年8月に歳入の7つの条件、歳出の7つの条件の中で、平成21年度末までの形としては黒字決算を行うと。基金についても主要基金で8億程度は残していきたいと。これは前提条件をつけた上での形でございます。

それで、今後の財政につきまして、平成16年、17年、18年が公債費のピークと申し上げてまいりました。これが1年ベースで約52億円程度だったと思います。平成23年、24年に大体30億程度になるのではないかとこのように思っております。このすき間の形で今後のまちづくりというのは基本的な視点でございます。

もう一つは、今後の経済成長率を1.6%というのが出てまいりましたが、これの状況によっては、税収の増ということも出てまいりますし、ただ不安定要素

としては、三位一体改革の問題もありますから、この辺のことは今後の課題として、基本的にはそういう形で思っていますが、もう一つの形は、ここで言うかどうかは別にしまして、退職手当債の発行はほぼ間違いなく出てまいるというように思っております。大体、今私が資料等で持っておる中身で申し上げますと、大体将来の総人件費の削減を前提条件に、約10年間の時限立法で退職手当を認めるというふうになってくると私自身は思っております。

ただ、このときもいわゆる私どもの起債制限比率との関係を整理をしてくれないと、退職手当債の発行で、いわゆる起債制限比率の問題でひっかかると、これは問題が出てくると。この辺が不安定要素でございます。

今後、いろいろな形の中で、甘く見れば行けるといふふうに見られますし、厳しく見ればなかなかだなどと思っております。

それでもう一つは、南千里丘言われましたとおり、今最終の調整的なもので、これは民間ベースで、私ども買うわけではございませんので、最終調整に入っておると思っておりますから、晩秋で非常に申しわけなかったんですが、新年明けには、来年の話をしたら怒られるかもしれませんが、一定の報告は申し上げられると思っております。

それから、吹田操車場跡地につきましては、私今、5万円というような形で、8.2ヘクタールで41億円でありますから、これは私個人として買えないというふうに思っております。5万円では。文化財の発掘等もございまして、もっと安価でなければだめだと。これは吹田と連携をして、一定の方向で行きたい。その額によって私は今の点では8.2ヘクタールは、森山市長と話をして、これは

買うべきとっております。額によっては、やはり無秩序なまちづくりでは困りますので、東西道路なりの道路問題であります。この図面を見ておりましたら、ここで市がかかわるものというのは、このベースでは、この憩いと安らぎの場という公園オープンスペース、これやはり、公園整備、市でやらなきゃならないのかなど。あとの利便性なり、生活支援施設、これは十分民間でもできるというふうに思っております。そういったことで、額によっては市が起債をつけてでも私は買うべきというふうに、これはやはり8.2ヘクタールは大きな土地であると思えますから、額によっては今の時点では買うべきであろうと。そして一定の条件をつけて民に売ってもいいのではないかとこのように思っております。

特に、公園面積については、一定の処理しなければならない。

それから、将来のクリーンセンター、処理場ですね、これは吹田とともに、早晚、相当かかりますが、これはやはり撤去ということは吹田と私どもの方でこれはそういう方向で動いていこうということも言っておりますので、そういう点で考えますと、この問題は額によっては買いたい。また買うべきではないかということに思っております。

そのときに問題なのは財政問題が横たわってまいりますので、起債制限比率の中身を考えた平成16、17、18年の52億円、平年ベース、平成23、24年には、大体30億程度まで下がってくるというすき間と今後の課題、南千里丘の起債問題、それから吹操跡地のこの問題ということの中で、今少し時間をいただきまして、財政課と協議する中で、この辺のところの見通しもお示しをできるだけ早い時期にする中での議論をさせて

いただきたいと思いますというふうに思っております。基本的にはそう思っています。

それから、千里丘西口について、今、木村委員おっしゃったように、2人の地権者の問題がございますので、これはこれで1月明けには地権者を集めていただいて、1人の地権者のまちづくり案についてご提案されるというふうに聞いております。そういったことも含めながら、そう簡単ではないというふうに思っていますが、動きは確実にあると、千里丘ガードが21年に開く、東西道路が出てくるということになってまいりますと、それとの整合性との問題もありますし、その辺のところは必ず動きは出てくるなというように思っております。

これはまだ今後の課題でございまして、昭和37年の都市計画決定をどういうふうに見るか、どれぐらいの財政支出が要するのかというようなことも、まだ不明でございまして、一応内部では、それを考えた上で、市としては主体的にどう西が動くべきだということは検討を指示いたしておりますし、そういうことの中で、1月明けには地権者との話し合いも始まると聞いておりますので、それも注視しながら進めてまいりたいと考えております。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 基本的に、お金がないから何もしないということでは、私は余にも能がないと思えますし、基本的に市の財政がこのことに耐えていけるということであれば、西の再開発にしろ、その吹操跡地にしろ、南千里丘にしろ、やっていくべきだと思うんですね。というのは、吹田市なんかでも、この吹操の開発と同時進行という形で、岸辺を区画整理手法で整備をされて、しばらく行かない間に見違えるようなまちに変貌いたしました。

そしてまた、吹田市も財政大変厳しい中で、これ以外にも吹田市の千里丘地域でまたニッセイかどこかの大きな開発を計画されており聞いております。

そういう点では、21世紀の都市核づくり、これからの未来の子どもたちの将来のために場所をつくっていくということは、行政の責任として当然やっていくべきだと思います。ただ、そういう中で、後々の評価が無計画な計画をやったというような形にならないように、あのときやっておいてよかったなというまちづくりをしていかなければならないと思いますし、今、助役さんの方からおっしゃった、5万円で四十数億円という形であれば、これは市の方としてはとてもついていけないと。それが仮に2万円、1万円であれば8億円、16億円という形の中でやっていけるという方向性も出てこようかと思いますし、そういう点では、そのときには決断をすべきだというふうに思います。

西の再開発にしても、すべての権利者が同意をいただくということは不可能な面があるかと思いますが、やはりできるところからやっていくということも、これは市の財政負担をできるだけ抑えていく中で、民間の組合方式でどんどん進めていってもらおうという形であれば、我々としてもついていかなければならないと思いますし、そういう点で、とりわけ吹操の跡地の問題は、やはり覚書を交わす段階では、相当真剣にしっかりと交わしておかないと、協定は。例えば、先ほど来話が出ていますように、鳥飼の貨物基地の問題でも、井上信也市長の40年代のときの覚書がないがしろにされて、今日までどんどん中央環状線へ出してこられたという状況の中で、私は最終的に当時の議長としては大変越権で

したけれども、相当向こうの責任者にも言いにくいことを言いまして、覚書というのは単なるあなた方はメモ程度にしか考えておらへんのと違うかと。やはり覚書というのは、私は紳士協定だと認識をしておるし、その点では、茨木側の交差点の改良できないからということで、先延ばしにされては困るという形の中で、とまっていったんですね。今、現実には、流通の方の道路改良、全く手がついていませんけれども、完全にストップされておる。この間も、あそこを走っておりますと、JR貨物のコンテナ車が走ってきたんですけど、これは言うてみれば、今まで走ってなかったトラックが走ってきたということは、約束を守られて走っておるなということで、後で納得をしながら帰ったのですけど。

そういう点では、やはり助役の方が、ここまで譲ってきたというのは、やはりこの吹操の跡地の問題で、十三高槻線は出さないということの約束が、こんなものないがしろにされるやないかということも私は申し上げました。そこで、やはり吹操の跡地を進めていこうと思えば、そのことをちゃんとしておかないと、理解を求められないということで、向こうも譲歩してきたと思うんですね。

そういう点では、やはり交渉事というのは、相手のペースでやるのではなく、やはり自分の土俵に引き込んで交渉なり、覚書なり、あるいは協定を結んでいくという形で担当者の一段の努力を期待をして終わります。

○藤浦委員長 ほかに。柴田委員。

○柴田委員 先ほどから各委員、それぞれ質問され、また助役さんなり担当から十分お答えいただいたのでよくわかりました。長い間の懸案事項で、大体1つの峠を越えかけているのかなという感じは

します。

特に摂津市の跡地利用ということで、きょうは少し土地の面積が増えたというような話は聞きましたが、これは緑地を向こうが持ってくれるという部分もこっちに入れるということなんでしょうか。

8.7ヘクタールですか。我々が通常聞いておりましたのが8.2ヘクタールというのか、ちょっとその辺、私の聞いていることが間違っていたら訂正していただいて結構でございます。

それから、今、価格の問題等も出てまいりました。過去にこれ8.2ヘクタールだけれども、山田川の旧河川、新河川が両方に流れていると。それはかなり減額対象というか、面積を減らす対象になるので、我々が買収をしなければならぬというか、8.2ヘクタールではないと、かなり量が減るのではないかと、こういうようなことも聞いておりましたが、我々としては1つは価格で当初、吹田市長の岸田さんがおられたときにコメントのようなことで、八尾の売買価格なども参考にされた中で、5万円以上じゃ買えないでというような話を出されたという経過を聞いたことがあります。

それは先ほどおっしゃったように、こちらがインフラ整備をする方から言えば、やはりそういう金額は出せないということから、あの当時の地価で5万円というようなことが出た。その後、やっぱりいろいろやってみると、埋蔵文化財の調査にもお金が要るじゃないかとか、いろいろなことで、これは限りなくゼロに近い数字でないといけないという感じも受けた経緯の中で今日まで進んできたようにも思います。

私は、先ほどご答弁いただいた民間でできる部分とどうしても公がやっていかなきゃならない分、区画整理も入れて。

特にこの東西線の街路、これはやっぱり1つの骨格としてやっぱり市の方で責任を持ってやっていかなきゃならないのではないか。これは単なるここだけじゃなしに、やはり千里丘ガードの拡幅だとか、東西南北の流通の問題だとか含めて、必要な道路として、大きな位置づけになってくるのではないか。こういうときに、吹田との一体した計画的な開発をしていくということで、歩調を合わすということですが、私らの方でどうしても暗礁に乗り上げたとき、この計画街路だけをとるあえず骨格としてやるというような考え方もあるのかどうか、その辺も含めて聞かせておいていただきたい。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 まず、面積の方でございます。基本協定書を締結した時点では、測量が行われていませんでしたので、一応その書類上の面積ということで、協定を結んでおります。その後、昨年度、現地の測量に入りまして、その測った結果、基本協定の当時よりは実際に測ってみるともう少し多かったということだけで、緑地を整備するからその分だけ増えたというわけではございません。

先ほどもちょっと説明はあったんですけども、貨物施設をつくるときに、貨物の線路自体を実際動かします。今、机上ではこのぐらいの範囲でおさまるだろうということになっておりますけども、実際にその作業に入ったときに、これではどうもうまくおさまらないとか、あるいは予定よりももう少し縮めて貨物線がひけるなということがあったりもする聞いておりますので、最終的にはもう一度本当の最終の測量をして、面積は確定していきたいと聞いております。

先ほど、報告しました面積よりも若干

増えるか減るか。今の状況のままかというのは実際、現地に入って、要は工事に入ってから最終の数字を確定すると聞いております。

それから、基盤施設、道路のみの整備も考えられるかということですね。選択肢の中では確かにございます。ただ、先ほども説明しました公園のようなスペースが必要だろうと考えておりますので、それをどうしてもあきらめざるを得ないということになれば、最低でも道路だけという形にはなると思うのですけれども、少なくとも道路は必ず市の方で整備する必要があると考えておりますので、道路も何もしないというのは恐らくないと考えております。

○藤浦委員長 柴田委員。

○柴田委員 先ほど木村委員が質問されたように、私も基本的には助役がご答弁いただいているように、限りある土地でこれをなくしてしまうとなかなか次ということがないので、最初からそういう鳴り物入りでえらい交換条件じゃないですけども、JR貨物の方はこっちへ2分の1持ってくるかわりに、この団地を地域の開発、将来のために使っていただけるというメリットも含めてということで、我々はのってきた事実もありますので、財政が許せば、ぜひ我々の方で計画して、本当のまちづくりをつくってほしいと思っています。

しかし、最終的にどうにもならないといったときには、せめて道路だけでもきちっと整理して市の方でやっておいて、その後、また次の話に入ってもらおうというような二段構えも要るのかなと思って少しお尋ねしたので、そういうこともあり得るかということ。あと、単価のことだとか、先ほど、山田川の河川敷の部分は要るのではないかとか、過去にそう

いう議論もありましたから、その辺もお尋ねしたのですが、それはご答弁も結構ですので、とにかくここまで来ておりますので、いろいろと市の今後のすべてのまちづくりの中の必要性を考えていただいて、我々に納得できるような方向で取り組みをしていただきたいということだけお願いしておきます。

○藤浦委員長 ほかにどなたか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、これをもって本委員会を閉会させていただきます。

(午前11時33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 柴田繁勝