

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成18年1月26日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

1月26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（野口委員、山本善信委員、木村委員、柴田委員）	
閉会の宣告	23

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成18年1月26日(木) 午後1時 2分 開会
午後2時45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

(午後1時2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いたします。

まず、理事者からあいさつを受けます。

小野助役。

○小野助役 本日はお寒い中、また何かとお忙しい中を駅前等再開発特別委員会を開催賜りまして、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します基本協定書並びに確認書におきまして、残っております2つの課題、1つは百済駅への移転の確認、それから擁壁の整備のこの2点の整備につきまして、ご説明をさせていただきますので、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、野口委員を指名します。

本日の案件、吹田操車場跡地利用問題について説明をお願いいたします。

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、厚く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けれども、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、確認書におきまして、前回の委員会での課題として残っております2つの項目の整理内容につきまして、ご説明いたします。

これら残る2つの課題整理により、平成11年に締結いたしました基本協定書と確認書の課題がすべて整理ができたこととなりますので、最終的にはお手元の資料でございます協定書、覚書、確認書(案)を持って関係5者間で交換していきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、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 続いて、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。

説明の順序でございますけれど、はじめに、これまで課題として残っております2つの項目についてご説明させていただきます。その後、資料1、資料2、資料3の内容につきまして、前回の資料と対比させながらご説明させていただきます。

まず、これまで課題として残っております百済駅への移転の確認と、JR千里丘駅から坪井ガードの間の土留め擁壁の整備の2つの項目でございます。

1つ目の百済への移転についての確認でございますが、資料1の1ページ目でございます。

関係5者によりまして締結しようとしております協定書(案)でございますが、第1条第1項第1号に、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、吹田貨物駅と百済駅において、梅田貨物駅機能の移転を同時に行う、という一文を入れまして、吹田貨物駅が先行して開業することのないよう確認をするものでございます。

また、百済の現在の状況につきましては、資料4でございますけれども、鉄道・運輸機構の方から摂津市長に対しまして、百済駅への移転計画の協議状況の報告の文書が提出されております。

その報告文書には、鉄道・運輸機構が百済の地元連合町会に平成18年4月からの百済駅改修工事着手を伝えたこと、それを受け地元連合町会から要望書が出されたこと、その要望書に対して鉄道・運輸機構が文書にて回答したことが記さ

れておりまして、これらのやりとりの文書につきましては、資料として添付されております。

先ほどの協定書（案）の一文とこの資料4の文書によりまして、百済駅への移転を担保しようとするものでございます。

次に、2つ目の課題につきましては、資料3でございます。

摂津市、鉄道・運輸機構、JR貨物の3者によりまして締結しようとしております確認書（案）でございます。課題としましては、1ページ目の1項目め、新設道路用地と鉄道事業用地との境界に土留めの擁壁を整備することについてでございます。

JR千里丘駅から坪井ガードまでは、まちづくり可能用地の区域外であります。まちづくり上、必要な区域と考えておりますので、本市から鉄道・運輸機構による整備を強く申し入れ続けましたことによりまして、鉄道・運輸機構が整備することでまとまったものでございます。

その結果、鉄道・運輸機構及びJR貨物からの協力としましては、JR千里丘駅から坪井ガードまでの間の新設道路整備のための用地スペースの確保と用地の使用貸借及び擁壁の整備となるものでございます。

以上が、残ってございました2つの課題の整理内容でございます。これによりまして、平成11年に締結しました基本協定書と確認書におけます課題がすべて整理されたものと考えております。

続きまして、資料1、資料2、資料3の詳しい内容につきましてご説明いたします。

まず、資料1でございます。

前回までにご報告させていただきました基本協定書の課題整理の内容を法制文書的に整理をいたしまして、協定書（案）

という体裁にしたものでございますが、前回の資料1と対比させながらご説明いたします。

協定書（案）のタイトルは、吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業の着手合意協定書でございます。冒頭には、大阪府、吹田市及び摂津市は平成11年1月20日付で締結した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に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び日本貨物鉄道株式会社と梅田貨物駅機能の吹田操車場跡地への移転計画に関して協議した結果、次のとおり協定し、吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業の着手に合意すると記してありまして、この文書によりまして、関係5者間で協定を締結しようとしているものでございます。

まず、第1条の貨物取扱量等でございます。

第1条第1項は、吹田貨物駅を始発又は終着とする貨物列車の年間貨物取扱量は、中継貨物の取扱量を除き、コンテナ輸送とピギーバック輸送とを合わせて100万トン以内、かつ梅田貨物駅機能の約半分とし、次に掲げる方策により実効性を確保する。

第1号、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、吹田貨物駅と百済駅において、梅田貨物駅機能の移転を同時に行う。

第2号、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、吹田市及び摂津市と協議を行い、吹田貨物駅開業時において梅田貨物駅に発着する1日当たりの貨物列車24本を吹田貨物駅と百済駅へ最大12本ずつ移転させ、その貨物量が均衡するよう計画する。

第3号、吹田貨物駅を始発又は終着とする貨物列車の1日当たりの列車本数は、現在休止中のピギー列車が運行される場

合も含め、12本以内とする。

なお、車両編成におけるコンテナ貨車両数は26両以内とするとしております。

この第1項につきましては、前回の資料1の1ページ右側の黒丸部分の100万トン以内、かつ梅田貨物駅機能の約半分の実効性を記載したもので、第1号は先ほどご説明いたしました、梅田貨物駅と百済駅への同時移転に関する一文を追加したものでございます。

第2号は、前回の資料1の①の列車本数について記載したもので、内容的には変更ございません。第3号は、前回の資料1の2ページの(3)ピギー列車について記載したもので、内容的には変更ございません。

次に、第1条第2項は、両市及びJR貨物は開業後の具体的な課題について継続的に協議調整するため、吹田貨物ターミナル駅(仮称)調整会議の設置に関する覚書を締結し、吹田貨物ターミナル駅(仮称)調整会議を設けるとしております。

これにつきましては、調整会議の設置に関して記したもので、前回の資料1の1ページ、黒丸の1つ目の②、及び2ページの黒丸の1つ目を合わせたもので、内容的には変更ございません。

この覚書は資料2でございますが、これにつきましては、後ほどご説明いたします。

次に、第1条第3項は、JR貨物は吹田貨物駅開業時において、中継貨物の取扱量が年間45万トン以内となるよう計画し、これを遵守するとともに、調整会議において前年度の中継貨物の取扱い実績を資料に基づき報告するとしております。

これにつきましては、前回の資料1の1ページ、黒丸の2つ目の中継作業量に

ついて記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第1条第4項は、JR貨物は吹田貨物駅開業後の梅田貨物駅機能の約半分相当の貨物が、大阪貨物ターミナル駅に移転されていないことを示すため、吹田貨物駅、百済駅、大阪貨物ターミナル駅及び安治川口駅の取扱量の実績値、傾向値を調整会議に報告する。ただし、これら実績値、傾向値に顕著な差がある場合は、調整会議において協議し、必要に応じ、次年度の貨物取扱計画に反映するなどの是正を図るとしております。

これにつきましては、梅田貨物駅に残る貨物の大阪貨物ターミナル駅への移転がないことについての部分でございますが、前回の資料1の2ページの黒丸の2つ目と黒丸の3つ目と合わせたもので、内容的には変更ございません。

次に、第1条第5項は、吹田貨物駅の施設は、別添図-1を基本とし、同施設の改修等を行う場合、JR貨物は事前に調整会議に報告するとしております。

これにつきましては、前回の資料1の1ページの下(1)、(2)の吹田貨物駅の施設について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第2条の貨物専用道路でございます。

第2条第1項は、鉄道・運輸機構が整備する吹田貨物駅の貨物専用道路は、別添図-2の位置及び構造を基本とするとしておりまして、位置及び構造の協議が整いましたので、今回追加しております。

次に、第2条第2項は、JR貨物は貨物専用道路を通行する貨物関連自動車の通行台数について、次の方法で利用運送事業者と調整し、これを遵守する。

第1号、貨物関連自動車の通行台数については、貨物専用道路出入り口に計数

器を設置し、常時計測する。

第2号、貨物関連自動車の通行台数については、1日当たり往復1,000台以内となるよう計画するとともに、1日当たり往復1,000台を超えることがないように、毎営業日の朝、利用運送事業者を確認し、状況に応じて集配計画の調整（集配日の変更等）を行う。また、これらの状況について、調整会議に報告するとしております。

第1号は、前回の資料1の3ページ、黒丸の1つ目の①の貨物関連自動車の台数の数え方について記したもので、内容的には変更ございません。

第2号は、前回の資料1の3ページ、黒丸の1つ目の②と③を合わせました、貨物関連自動車の1日当たりの通行台数1,000台以内の遵守の方法について記載したもので、内容的には変更ございません。

次に、第2条第3項は、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、貨物専用道路付近の都市計画道路十三高槻線との交差点部について、次の趣旨を踏まえて道路管理者及び交通管理者と協議を進め、その指示に基づいて対応する。

第1号、鉄道・運輸機構は、吹田貨物駅開業時において、信号機の設置や交通規制により、貨物専用道路を出る大型車が左折できないシステムの実現に向け、大阪府及び吹田市と連携し、大阪府警本部への要請及び協議を行う。

第2号、吹田貨物駅開業時に当該交差点部に信号機の設置が行われていない場合は、JR貨物が当該交差点部にガードマンを配置し、運行経路を利用運送事業者に遵守させる。ただし、ガードマンを配置する場合の配置期間は、運行経路の遵守が確認できるまでの必要な期間とするとしております。

これらにつきましては、前回の資料1の3ページの黒丸の2つ目、貨物専用道路と十三高槻線との交差点部の対応について記したものでございまして、第1号は①の府警本部への要請及び協議に関するもの、第2号は、②のガードマンの設置について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第2条第4項は、JR貨物は利用運送事業者との間において締結する駅構内及びコンテナの使用に関する基本協定の附帯条項において、別表に掲げる内容を記載し、両市に届け出るものとするとしております。

これにつきましては、前回の資料1の4ページのJR貨物と利用運送事業者との間で締結する協定についてでございまして、その内容につきましては、今回の資料1の5ページに表でまとめて記載しております。内容につきましては、前回と変更ございません。

次に、第3条の環境対策でございまして。

第3条第1項は、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業に係る環境影響評価書、吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業にかかる環境影響評価報告書に記載した環境の保全のための措置を確実に実施するとして、環境影響評価の手続きとともに、協定書でも再度確認するために追加しております。

次に、第3条第2項は、鉄道・運輸機構は、貨物専用道路出入口付近等の道路改良について、大阪府及び吹田市と協議を行い実施するとしております。

これにつきましては、前回の資料1の5ページ、黒丸の1つ目の貨物専用道路出入口付近の道路改良について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第3条第3項は、鉄道・運輸機

構は、吹田貨物駅開業後1年間については、吹田市環境影響評価条例に基づく事後監視を実施するとして、環境影響評価の手続きとともに協定書でも再度確認するために追加しております。

次に、第3条第4項は、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、緑地について別添図-3を基本に必要な面積を確保するとしておりまして、別添図-3には位置と面積を記載し、それに加えて、さらに詳しい内容につきましては、後ほどご説明させていただきます確認書の図面に記載することとしております。

これにつきましては、前回の資料1の2つ目の黒丸の①、②の緑地の確保に関するものについて記載したもので、内容的には変更ございません。

次に、第4条のまちづくり可能用地でございます。

第4条第1項は、吹田市域のまちづくり可能用地は、鉄道・運輸機構用地約7.1ヘクタール、JR貨物用地約4.9ヘクタール及び緩衝緑地帯用地、約2.4ヘクタールの合計約14.4ヘクタールとする。

第4条第2項は、摂津市域のまちづくり可能用地は、鉄道・運輸機構用地約6.5ヘクタール、JR貨物用地約1.2ヘクタール及び緩衝緑地帯用地約0.9ヘクタールの合計約8.6ヘクタールとする。

第4条第3項は、上り貨物線、道水路等の位置の精査、緑地の詳細設計等により、吹田市域又は摂津市域のまちづくり可能用地に変更が生じた場合は別途協議するとしておりまして、前回の資料1の6ページの黒丸の1つ目のまちづくり可能用地の面積について記載しております。

前回、一文で表現しておりましたものを、今回は項を分けて記載しております。

て、内容的には変更ございません。

次に、第4条第4項は、両市は、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するとしておりまして、前回の資料1の6ページの黒丸の2つ目の上から2行目までの、両市によるまちづくり計画の策定について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第4条第5項は、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、前項の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、可能な限り次に掲げる協力を行う。

第1号、土地区画整理事業による場合は、当該事業が成立するよう協力する。

第2号、前項のまちづくり計画において、吹田貨物駅開業後1年以内に両市が取得を予定することと定めた範囲の土地については、両市が購入するものとし、当該計画に基づき、両市に売却する場合の価格は、近傍類似地価水準を参考として、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。

第3号、前号に掲げる土地以外の土地については、良好なまちづくりの促進を考慮して、吹田貨物駅開業後1年以内は、大阪府及び両市の同意を得ることなく土地の分割及び第三者への譲渡を行わない。

第4号、前3号に掲げるもののほか、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しております。

これらにつきましては、前回の資料1の6ページの黒丸の2つ目の3行目以下の両市が策定するまちづくり計画への鉄道・運輸機構及びJR貨物による協力を記したものでございまして、第1号は、前回の資料1の1番の土地区画整理事業への協力でございまして、内容的には変更ございません。

第2号は、前回の資料1の2番のまちづくり計画の実現に資する価格に関する部分でございますが、3号に合わせまして、吹田貨物駅開業後1年以内という一文と、基本協定書に基づきまして、近傍類似地価水準を参考として、という一文を追加しております。

第3号は、前回の資料1の3番の第三者への譲渡を行わないことについてでございますが、内容的には変更ございません。

第4号は、前回の資料1の4番のその他の課題への協力について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第5条の南北分断の解消でございます。

第5条は、鉄道・運輸機構は、岸辺駅の橋上化及び南北自由通路の建設に関して、関係機関と詳細な協議を行い、吹田貨物駅開業時までには整備するとしております。

これにつきましては、前回の資料1の7ページ、黒丸の1つ目の岸辺駅の橋上化及び自由通路に関して記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第6条の住民説明でございます。

第6条は、鉄道・運輸機構は、工事着手後に行う吹田貨物駅の建設工事に関する工事行程等の説明について、両市の指導のもとに地元関係者に対して誠意をもって十分に説明を行い、理解を求めるとしてしております。

これにつきましては、前回の資料1の黒丸の2つ目、工事説明について記したもので、内容的には変更ございません。

次に、第7条、その他でございます。

第7条第1項は、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、両市と個別の課題解決に向けた協議及び調整を行うとしております。

これにつきましては、前回の資料1の

黒丸の4つ目、各市の個別課題に向けた協議調整について記したもので、内容的には変更ございません。

第7条第2項は、この協定に定めのない事項又はこの協定に関して疑義が生じたときは、大阪府、吹田市、摂津市、鉄道・運輸機構及びJR貨物が協議の上、これを定めるとしております。

以上が、資料1の内容でございます。

次に、資料2でございます。

資料2につきましても、資料1と同様、前回までにご報告させていただきました文書について、法制文書的に修正を加え、タイトルも変更したものでございます。

この文書により、摂津市、吹田市、JR貨物の3者で覚書を締結しようとしているものでございます。

タイトルは、吹田貨物ターミナル駅調整会議の設置に関する覚書（案）でございますが、前回の資料2のタイトル、吹田貨物ターミナル駅における貨物取扱量の実績報告等に関する覚書から変更を行っております。

そのほかの主な文書の変更は、1の目的でございます。この覚書は、平成11年1月20日に締結した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1条第4項の規定並びに平成〇年〇月〇日に締結した吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業の着手合意協定書第1条第2項の規定に基づき、貨物取扱量の実績報告等をはじめ、具体的課題の調整等を行うための組織を設置することを目的とするものでございます。

日付の部分につきましては、着手合意の日付を記入する予定としております。内容的には、前回と変更ございません。

その他の項目の文章表現につきましては、ほとんど変更がございません。

以上が、資料2の内容でございます。

次に、資料3でございます。

資料3につきましても資料1と同様、前回までにご報告させていただきました文書について、法制文書的に整理をいたしまして、確認書(案)という体裁にしたものでございますが、前回の資料3と対比させながらご説明させていただきます。

確認書(案)の冒頭には、摂津市、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部、及び日本貨物鉄道株式会社は、吹田貨物ターミナル駅

(仮称)建設事業の着手合意協定書を締結するに当たり、次のことについて確認するとしておりまして、この文書により摂津市、鉄道・運輸機構、JR貨物の3者で確認書を締結しようとしているものでございます。

前回の資料3との主な変更点について、ご説明いたします。

1項目めは、先ほどご説明いたしました項目ですが、乙及び丙は、甲が計画する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用地を確保する。

乙は、別添図の千里丘架道橋から坪井架道橋までの新設道路用地と鉄道事業用地との境界に擁壁を整備する。

丙は、甲が丙の用地を道路として使用する際は協力を行い、公租公課相当額による使用貸借をさせるものとするものでございます。

今回、鉄道・運輸機構による擁壁整備を確約したものでございまして、前回の擁壁を整備するための検討を行い、実現に向け協力するという内容を変更したものでございます。

次に、7項目めでございます。

乙及び丙は、吹田操車場跡地の摂津市内の排水処理について、次のとおり行うものとする。(1)雨水処理は、本区

域を受け持つ公共下水道管への流入とし、河川(境川、山田川、旧山田川、正雀川)周辺の一部区域は、河川への流入とする。

(2)汚水処理は、本区域を受け持つ公共下水道管へ管渠による流入とするものでございまして、前回、雨水についてのみ記載しておりましたものに、汚水の処理についても追加したものでございます。

その他の項目の文章表現につきましては、ほとんど変更がございません。

以上が、資料3の内容でございます。

説明の最後になりますが、先ほど部長から説明がありましたように、平成11年に締結いたしました基本協定書と確認書におきます課題が、これですべて整理できたことになると考えておりまして、今、ご説明いたしました資料1、資料2、資料3でもって吹田市とも連携を図り、5者間で日程調整の上、文書の交換を行い、着手合意したいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

○藤浦委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたらお受けいたしたいと思っております。

野口委員。

○野口委員 きょう、こういう形でいわゆる着工を前提で最後の手続きの段階に来ているという意味合いでの資料を含めた説明があると思っていなかったんですけども、2分の1問題と擁壁問題について到達状況の報告があるという位置づけで、きょう来たんですけども、直前ということであらゆる平成11年1月20日に結んだ協定書問題についてもすべて中身の報告もあったということで、そういう受けとめでびっくりしているわけですけども。こういう段階に来ていますので、ここの問題に入る前に改めて現時点においても、行政側としての立場について、

改めてこの間の経過を振り返って、どう
いう受けとめをするべきかという問題に
ついて、少し意見を求めたいと思うん
です。

ご承知のとおり、この間、何回かの行
政手続きが行われてきました。特に直近
では、評価書に対する吹田が3万1, 1
94通、摂津が596通という形で、そ
のほとんどが貨物駅反対という立場で意
見書が添えられて、特に吹田のアセスの
審査会では、回答があった環境対策につ
いては不十分だという指摘もあったり、
さまざまな問題について、不十分なまと
めをされる中で、今日動いてきているわ
けです。

くどくど言う気持ちはありませんけれ
ども、本来、この計画そのものが梅田貨
物駅の用地を開発をしていくと。そのた
めに現状ある梅田貨物駅をそれぞれに半
分ずつ移転させるということで、その半
分が吹田、摂津に来るということがその
背景でありますけれども。

これまで私どもも小中学生のぜんそく
の所見率の増加の問題とか、ディーゼル
トラックの普通車に対する排出量の中身
の問題など含めていろいろ申し上げてき
ました。

確かに将来のまちづくりを見た場合に
開発できる用地が提供されるという点
を含めていろいろ行政側としてプラスが
ありますけれども、市民にとっては本当に
これがプラスなのかという点では、そう
いう具体的な中身の説明、そして市民の
ご意見を聞く場も持たれてありませんし、
この移転そのものが市民的にどうなのか
という、そういう検証も全然ないままに、
いわゆるそういう経過の中で進んできた
と。

今日吹田の方では、新聞報道ありまし
たように、特に3万1, 194通に対し

て、そのほとんどが移転反対の中で、そ
れを吹田市長受けとめないと。いろいろ
市民団体との交渉の中でも1回も市長は
参加しないという中で1月15日に市長
が梅田貨物開発可能用地を含めた市とし
てのまちづくりの問題について発言され
ると。そこでも質疑を受けとめないと
いう形で来ている中で、いわゆるこの貨物
駅移転問題について、住民投票条例の制
定を市民で是非を問うということで、住
民投票条例の直接請求が間もなく始まっ
てきます。

そういう状況に来ていますので、この
間の経過を含めて、軽々に移転前提で行
動するという点については、私はやめ
るべきだと、最初に申し上げておきます。

その上で、きょう説明があった幾つか
の説明について質問したいと思うんです
けれども。

まず、その吹田貨物ターミナル駅の調
整会議の問題です。前回申し上げました
けれども、平成11年の1月20日の基
本協定書でも住民合意という点が強調さ
れています、1つの大きな柱として。こ
の間のJR貨物の大阪貨物ターミナル駅
の長年の歴史の中で、いろいろ含めて供
用開始を受け継ぐJR貨物について、い
ろいろな不信感もある中で、調整会議な
るもので事後監視をお互いにやっていく
ということになるわけですけども。

いわゆる甲乙丙、両行政、JR貨物、
この3者で覚書を結んで、地元の関係で
は必要に応じて各2名以内の住民の代表
者を会議に出席させるということで、こ
のいわゆる行政関係者以外の方々に対す
る調整会議との関係での位置づけがあ
いまいではないかと。最初の判断で、住
民が説明を要すると、必要だという場合
にしか会議に参加ができないという3者
間の住民参加の度合い、要請する、しな

いの判断が、そこにまず前提としてゆだねられているというものでありますので、きちっと公の中でもいろいろ3者間で住民が関係ない分もあるかもしれませんがけれども、それとしても調整会議の中での住民代表者、どういう位置づけで構成員としてみなすのかということについて、きちっと条文上、入れるべきだと。そうしなければ何かあいまいになるのじゃないかという気がしますので、改めてどういうふうに思っているのか、まずお聞かせください。

それと協定書の分で、開発可能用地の価格の問題です。前回の到達状況の説明では、近傍類似地価という言葉が入ってなくて、今日最終段階での条文として、これが平成11年の基本協定書で入っていたから加えたということでもありますけれども。この前、市長との懇談の中では、開発可能用地に係る開発だとか、行政側としてのかかる費用について、プラマイゼロに近い形で対応をしたいということもおっしゃっていましたがけれども。わざわざ近傍類似地価というのを入れた意図、この文書の中に近傍類似地価水準を参考として、両市が策定するまちづくり計画の実現に資する価格と書いていますけれども。

そうしますと、近傍類似地価水準というのは、今日のいろんな状況を見ますと、僕は反対の中身だと思うんです。その点では、この文は削除すべきではないかということでもありますけれども、どうでしょうか。

それから第6条の住民説明であります。一応工事着手を前提として協定書でありますから、その意味での住民説明の条項でありますけれども、平成11年度の基本協定書では、住民の意見を可能な限り事業計画に反映させ、円滑な合意形成に努

めるものとする。今度は、誠意をもって住民説明を行い理解を求めるという文章になっているわけです。出された問題について、いろいろ机上の計画で、この間、いろんな検討もされてきて、出発をします。出発したけれども、いろいろなことが発生すると、そうした場合に住民側としても、その中身について説明いただきたいという場面も出てくるかと思えますし、吹田市長も去年の意見書の附帯意見の中では工事中においても関係地域住民の求めがあった場合には、工事の実施状況を住民が監視するための協議会等の組織を設置することと、こういう意見も述べているんですけれども。この理解を求めるとい言葉でいいのかという問題です。

特に、きのう説明会がありまして、それに関連していろいろ理解を求めるといいう供用開始の関係で、改めて心配をしているところであります。

そこで、ちょっと関連してきのうの説明会で感じたことについて、ちょっと摂津市としてどういう立場で臨むのかということを確認も含めて質問申し上げたいと思います。

今、協定書の案文では、理解を求めるといいうことになってはいますけれども、きのういろいろ工事車両の5年の間でいろいろ地元としては、いろんな迷惑を受ける心配もあるということから、いろんなご意見が出ました。それについて、自治会長の方も出席をされておったのですが、説明はきのうしたと、今後出された問題について、どういうふうに着工前にきちんと、こういう質問に対してはこうしますよと、こういう内容で出発をしますよということを住民が求めたけれども、いわゆる決定した内容に基づいて、歩道の工事だとか、さまざまな安全対策

の工事をする業者が決まった時点で報告をしますというご答弁なんですよね、機構側は。それに対して不満を言われていましたけれども。本来ならば、そういう疑問点出ているわけですから、きちっとその問題について、これはこうしますよという、ちゃんとお答えをしていただいて、それに対してもう一回論議をし、そうした経過を踏まえて、こういう格好で、この問題をいきますよという確認がお互いあって、事は進むという手続きをすべきだと思いますけれども、なかなかそういう態度じゃないという点では、こういう理解を求めるということでいいのかという問題について改めてきちっと、住民との関係で、事後も含めて、どこかにきちっと位置づけた対応をすべきだと思いますが、いかがでしょうか。

それとちょっと初歩的な質問になりますけど、資料3の確認書です。第1条、丙は、甲が丙の用地を道路として使用する際は協力を行い、公租公課相当額による使用貸借をさせるものとする。これはお金は伴わないということで理解しているんですね。そしたら結構です。

それと、百済駅の2分の1問題です。前回いろいろ経過について、こういう形で動いていますよという紹介もしましたが、一方では1万を超える署名が大阪市に対して出ていると、白紙撤回を求める署名も出ているということもありますけども。今回、2つの地元振興町会に対する回答書が4月から工事着工を前提とした要望書に対する回答ということで、きょう資料が示されているわけですけども、もう少しこういうことで回答しましたよと。これで団体との関係は、着工できる条件になっていますよと。しかし一方では、この問題に対して大阪市のアセスの条件にならないから説明したとか、

いろんなことないけれども、1万こういう署名が出ているというのもありますし、そういう中で、きょうこういう形で示されたわけですけども、もう少し百済の方の状況を説明をいただければと思います。○藤浦委員長 答弁よろしくお願ひします。

山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 まず、調整会議の件ですけども。前回もご質問ございましたして、説明をさせていただいたんですけども、この住民の参加の表現につきましては、後ろ向きな表現という意味ではございませんで、基本的な住民の方は参加していただくという意味はございます。ただ、その進め方の内容としましては、その調整会議で議題に上がる内容といいますが、年間の貨物の取扱量が100万トン以内守られているかどうか。あと、梅田貨物駅の機能の2分の1というところが守られているのかどうか。それから、中継作業量45万トン以内というのが守られているのか。あとは運行経路が守られているのか。それから、大阪貨物ターミナル駅への移転が行われていないかどうかの確認。それから、大阪貨物ターミナル駅の西口からの出入りがされていないかどうかの確認というのが主な内容となっていて、これらが事前にすべて守られているというのがわかっておれば、改めて確認をするという必要もなくなってきますので、ただ単にそのときは行政間で3者で出て、こういう資料でもって守られていますねという簡単な確認だけで終わってしまうということもありますので、そういうような調整の場合には、住民さんわざわざ出いただく必要もないといいますが、ご足労願うのもちょっと大変かなと思っていますので、そういう意味であえて常時住民さん

に参加していただくという表現は避けているということになってはいますが、実際は、その調整会議を設置する段で、第7項のその他で書いてはいますが、その覚書の第7項に基づいて3者で協議を行いまして詰めていくことになるかと考えております。

それから、近傍類似地価水準の表現の件ですけれども、基本協定書に書かれていますので、それを踏襲しようというのが最終的な結論ですけれども、この文言がない場合には、まちづくりに資する価格ということだけになってしましまして、我々、行政からすればすごくいい表現ということになるんですけれども。逆の立場で同じように押印していくものとして、逆の立場から見ると、行政が希望した額でないと、向こうとしては買ってもらえないのかということになってしましますので、何らかのある程度の基準というものが鉄道機構なりにしましても必要になります。向こうとしては、最終的な会計検査院の検査とかもありますので、何をもとにこの金額で市に売却したのかという質問が出たときに答えられないというのがありますので、そういったところも含めまして、基本協定書のとおり近傍類似地価水準を入れていこうということに、最終決まっております。

それから、住民説明の件ですけれども、昨日行われました鉄道機構からの住民説明ですけれども、確かにきのうの時点というのは計画段階の説明になりますので、細かいところまで答えられないという部分は確かにあったと思います。

その部分につきましては、我々も出席といたしますか、住民と同じ立場で聞きに行こうということで、会場にはおりましたけれども、その住民さんの意見というのは、我々はきっちりと聞きましたので、

きのうの説明会が終わった後と今日の午前中ですが、鉄道機構と連絡をとって、今後は業者が決まってからの説明会だけでなく、やはりそれ以前にできるだけことはやるべきじゃないかということをご指導といたしますか、行政の立場として話をしておりますので、何とかそういう地元さんに対する誠意をもってのこれからのやりとりというのを市の立場としても意見をどんどん言っていって、その方向で進むように、何とか努力はしたいと考えております。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、百済の2分の1の問題について、今の状況も含めて答弁させていただきたいと思っております。

この委員会でも百済の2分の1、どう担保するのかというのが今までも相当議論になってきたと思っております。その中で、1つは今の百済の状況確認をどうしていくのかという形で、今回機構の方からこういう文書をいただきまして、百済の状況が機構も4月から工事に着手するということ具体的に示したというような内容を文書でいただいております。

百済の地域住民も移転工事を前提とした形の中で要望書を出され、また機構からも回答という形の中で、文書のやりとりもされておるといことをもらっております。おっしゃっておられるように、一部反対もあるということもお聞きしております。

その中で、この文書だけで確認できるのかということもございまして、今回着手合意、協定書の1条1項の中に、鉄道・運輸機構及びJR貨物は、吹田貨物駅と百済駅において、梅田貨物駅機能の移転を同時に行うと。本市としまして、一番問題だったのは、百済ができない場合、

吹田に全部来るんじゃないかと。また、百済がおくれた場合、暫定的でも吹田に来るんじゃないかということ非常に懸念しとったわけです。

今の百済の状況の確認と、この着手合意、協定書の中のこの一文によって、先行して吹田ができて吹田に来るものでもないということが担保し、確認できたもの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 それぞれご答弁いただいたわけでありませう。

いろんな解釈があろうかと思うんですけども、やっぱり吹田貨物ターミナル駅（仮称）が完成した場合、JR貨物が受け継ぐという点では、この間のこちらの問題もありますし、いろいろお互いに気にかけていると。本当にそうできるのかと。この間、いろいろと移転に対して吹田のアセスメント条例に従って、行政手続きが行われてきたわけですね。それで今日に至ったと。調整会議の問題については、そういう7条の話もされましたけれども。移転に対しては、大気汚染だとか、騒音だとかいっぱい項目があって、これには、こういう対策を講じますよと。特に騒音問題では、ロングレールの問題とか、供用開始時の技術を集めた低公害車を使おうとか、いろんなことを答弁されているわけです。

そういうものが実際結果はどうなのか。周りで生活している市民から見たら、そういう出されたいろんな項目についてのやろうとしてる中身が結果はどうであったのかということ、お知らせをし、知る必要があると思ひます。

そういう点でのこの事後監視という問題がかかわってくるんですけども。結果、どういう形でその住民の側にお知らせするのかという、その組織である調整会議、

先ほど幾つかの2分の1だとか、年間貨物取扱量など含めて幾つかの項目を挙げて、ここについて調整会議で云々だとおっしゃったけれども。住民からすればそうしたさまざまな問題についてどうだったのかということ、欲しいわけですね。そういうものについて、きちっと意見申し上げながら環境を守っていくということになりますけども。調整会議での7条でおっしゃったけれども、どういうことをイメージされているのか、必要な事項については、別に定めようとして書いていますけれども、どういうイメージされているのか。ちょっともう少しわかるように説明いただきたいのと、あわせて今申し上げた地元住民、また自治会に対する供用開始後の状況について、どういう形で報告をされるのか。いろんな出たご意見についてどういう形で受けとめるのか。そういう問題もちょっと示していただきたいと思ひます。

それと、十三高槻線と専用道路の交わる部分、協定書の第2条第3項、いわゆる交差部の対策問題について条文化されていますけれども。第3項の（1）で、大型車が左折できないシステム実現に向けと書いています。左折の場合は一応ここに規定があるんですけども。じゃあ、懸念している1つの問題である十三高槻線が全部開通した場合に、そこから専用道路に右折で敷地に入っていくという右折の問題について、構造的に入れられないような状況になっているのか、含めてどうするのか、規定がありませんけれども、ちょっとお答えいただけませんか。

あと住民説明、住民合意の問題です。先ほど担当の方からは、きのう説明を受けて、後処理のために努力されておるといふ感じを受けまして、ぜひそういう形できちっと対応できるように、実現を目

指して頑張っていたいただきたいと思いますが、あわせて先ほど申し上げた文章上もきちっとしていただきたいと思うんです。

いわゆる理解を求めるという言葉でいいのかという問題です。どんな場合も協定書に載っていないさまざまな問題が供用開始後に発生するという可能性もありますし、そうしたときにいわゆる5年間の工事中もそうですし、完成後もそうです。そうした場合に、その問題に対する説明を受ける場が設定されたとします。そこでいろいろなご意見が出ます。しかし、JR貨物側として説明したと、論議をしたと。そこで終わる可能性がある。そこで、行政側も大変ご苦労されると思いますので、もう少し住民のさまざまなご意見を受けとめて、きちっと誠心誠意応えていくという、これがちゃんと担保できるような文書にできないものかと思えますけども。いかがでしょうか。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 十三高槻線の協定書の方は左折、今おっしゃっているのが逆に進入の右折のことをおっしゃっているんだと思うんですけども。運行経路の遵守ということで、特に出る方向の左折の方向の意識がかなりありまして、文章的には左折できないようなシステムというふうに書いておりますけども、右折進入に関しましては、構造的に右折できないようにするというのは非常に危険な場合もありますので、ちょっと構造的に右折できないようなという議論というのは、余り細かくはしていなかったんですけども。ただ運行経路の遵守に関して、やはり調整会議の場でもし違反されていけば、その議題に乗りますし、あと実際に違反者が出た場合は、これはJR貨物と利用運送事業者の間で、先ほどちょっ

と説明は割愛させていただいて申しわけないですが、資料1の5ページの方で表でまとめて書いております。

その表の一番下、罰則規定ということで、JR貨物は利用運送事業者が協定に違反した場合は、是正措置を求めるとともに、当該違反車両を一定期間、駅構内への出入りをさせないものとするということで、これがJR貨物と利用運送事業者の間で結ぶ協定の条項というのを盛り込んでおりますので、JR貨物としては、利用運送事業者に対して、これじゃだめじゃないかと。改善するためにはどうしたらいいのかということで、是正の措置を求めまして、実際に違反した車両については当分の間、出入禁止ということを実施していくということを協定書の別表でわざわざつけていますので、これも協定書の当然一部になりますから、これは必ず遵守していくということになります。

その辺で、右折で入るというのも経路としては違反ということになりますので、その辺で右折の禁止ということを保証していきたいと考えております。

それから、住民合意といいますか、理解を求める方法ということなんですが、きのうの機構からの説明でもありましたように、少なくとも工事期間5年間の期間中は機構の方で窓口を設けますということをおっしゃっています。

これは、市の方からも以前からずっと話をしておりまして、そういう苦情に対してどうするんだということで、最終的にやはりそういう窓口というのを常時設置しますということで、住民さんの意見はそこで随時出していただいて、それに対して誠意を持って回答できるように努力するというふうに機構は申ししております。

だから、そういう窓口も設置しますの

で、住民さんがどこにこの意見を持っていけばいいんだと。だれが聞いてくれるんだということがないようにするというので、今のところはそういうものを設置するというようになっております。

○藤浦委員長 今、質問者の質問は文面上、理解という言葉についてどうですかということを言われているので、もうちょっと明確にその辺答えてください。

山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 これは、工事に関するご理解ということですので、何か例えば合意をいただくとか、そういう表現は当てはまらないのかなということで、工事期間中の工事に関する説明、住民サイドへの説明としては、やはり表現としてはご理解いただくということになろうかと思ひまして、文章表現としては理解を求めるという表現になっております。

○藤浦委員長 あと、調整会議について再度説明を言われていますけど。

土井課長。

○土井まちづくり支援課長 先ほどアセスでの事後監視と報告と調整会議というのはちょっと別というものと考えております。アセスは、事後監視と言ひましても、当然作業中につきましても、特に摂津市の場合、工事用車両が通るといふ形の中の監視というのが必要になってくると思ひます。

ここで言っています調整会議といひますのは、逆に今度は吹田貨物駅が開業後、その車の運行経路、台数、それらを住民で監視していこうというもので、今、アセスの監視と事後監視というのとは別というふ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 環境アセスの事後監視の件なんですけども、これにつき

ましては工事中及び供用開始後1年間という形で、事業者の方が事後監視を行い定期的に報告するという位置づけになっていますので、当然、報告があればお知らせもできますということで、疑義があるようでしたら、そういう形で当然報告もさせていただきますし、お知らせもできるかなというふうには考えております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そうしましたら、十三高槻線の右折の問題です。確かに協定書の構成としては、そういう利用は成り立つと思ひんです。いろいろこの問題について運動したり、いろんなご意見を聞く場が多い中では、十三高槻線完成したら、またその他の道もありますけども、そこから10年、20年後入ってくるのではないかと。近道ですから。そういう懸念もたくさんおっしゃる方もおられるわけです。そういう点で、この別表で罰則を含めて書いていますけども。何事も本文にきちっと書くと、規定するというのが大事だと思ひますので、そういう意味で言っていますので、もし見直しができればそうすべきだというふうに私は思ひます。

それと、住民説明、住民のさまざまな疑問を受けつける、そういう体制の問題で、こういう窓口は設置をするという話でありますけども、それはこの協定書だとか、確認書を含めて文書上、どこで担保されるんですかね。確かにいろいろそういう場を設けて、いろんなご意見聞きながら、ちゃんとやっていきますよということ、今、ご答弁されたけれども。文書上はないわけです。しかし、いろんなことをやっていきたいとおっしゃっているんですけども。少なくともこの確認書といひますか、両行政区、それぞれ結ぶ確認書の中では、きちっと文章を入れて、そういう窓口をつくると。設置をす

るといふことぐらひは要るのではありませぬか。

この2点です。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 最初の十三高槻線についての問題ですけれども、将来的にという話でございます。

まずは、貨物運送事業者の違反という形になるんですけれども、それはまずJR貨物が貨物を利用する運送業者との契約、協定の中でそういうことをしないようにと。また違反者には罰則があるよという形の中で、やっぱりJR貨物側に責任を持ってもらうと。

また、もう一つは、今まで文面だけではもしかしたらそういう形になったときにはどうするのだというようなことがありますので、調整会議というものをつくって、監視していこうという形が目的として調整会議をつくっております。だから、状況としては調整会議で、そういうことをずっと監視していきましょうというふうに考えております。

通運事業者のそういう違反とか、指導につきましては、行政側が指導するのではなくて、やはりそのJR貨物側が指導してもらわなければならないと考えております。

○藤浦委員長 条文に書くべきではないかということについては。

土井課長。

○土井まちづくり支援課長 住民の意見の窓口について、文書上できないかということなんです、基本的には昔交わしました協定書をもとに、新たな項目を加えるというような形ではなくて、文書の内容の課題の見直しという形の中で進めております。

いろいろ言い出しますと、いろいろ業者が住民側にしなければならないことと

いうのは、今後多々あるでしょうし、またふたを開けてみますと、いろいろな問題も出てきますので、余り細かいことを提起するのなかなか難しいかなと思っております。

ですから、こういう表現になりますけれども、住民に対しては関係者に誠意を持って、住民に説明を行っていくという表現の中でおさめさせていただいたという状況ですので、ご理解いただきたいと思っております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 そうしましたら、先ほどご答弁もあったように、5年間の工事が行われるという中で、きのういろいろ説明会でも出ていましたが、さまざまな問題について不安が多いと。その5年間で10トントラックも含めて、最大1日130台出ますから、それが最高、最低もありますけれども、5年間続きますので、いろんな家屋の問題とか、安全問題とか、いろんな形で予想されない問題も出てくるかと思っておりますので、先ほどお話があったように、常時そういうことが発生した場合に、またいろいろご意見が出た場合に、それを申し上げたり調整する場をきちんと設けるということは、ちゃんとやっ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 ほかにどなたかご質問ございませんでしょうか。

山本善信委員。

○山本善信委員 先ほどいろいろ出ています中で、一番大きな問題であった、課題であります百済との関係の2分の1の問題と、それから擁壁云々の話は、一応この今度新たに結ばれる協定書ないしは確認書で、一定の担保ができるということは理解できますし、ぜひ厳格にこのことについては、これから実際に作業に入

られるわけですが、その点については十分見届けていただきたいと思えます。

それで、ちょっとその中で、資料3の先ほちょっと野口委員がおっしゃっていましたが、確認書の使用貸借という分ですね。この点について、普通法的な使用貸借ということで解釈しておったらいいか。これ使用貸借というと下手にやりますと、返してくれと言われたら、ある一定、またこちらの方でいろいろ考えて返さないかという話になりますので、道路として使用するという事になって、道路がこちらの方が不要になるという以外は、これは絶対に半永久にちゃんとした市の方として受け取る道路としてできるのかどうか。その点、ちょっと確認だけしておきたいと思えます。

それから、あとはこれ具体的に移るに当たって、実は先ほどもお話が出ていましたように、きのうの説明会に私も出席させていただきました。ところが、非常に初めてあの辺の関係の説明会に出席させていただいたんですけれども、きのうの説明会はあくまでこれは完全に着工を前提に事を進められているようなことでもありましたし、もちろん着工を前提に進められるのは、当然の話としても、住民の側もそういうことかなという形での質問が大多数だったと思っております。

その中で、具体的に工事の期間の問題とか、特に工事車両の出入りの問題につきましても、工事車両の種類がどんな種類かということの具体的な話とか、そんなことが非常にあいまいな形で推移してました。

それから、出入りの数字についても、44号線を使うことについての話が、入ってくるのは信号のある大阪高槻京都線のところから入ってくる65台、出るとき

は今度は2つに分かれて、片方に信号のあるところへ出るのが35台、西の方へ回って、これは右折はできない交差点になるわけですが、そういうところに30台という形になるんですけども。住民の側で以前に説明を聞かれた方からしますと、全部一たん入ってくるところは入ってくるところ、出るところは全部西の芦森工業の方ということで理解しておられる人が大多数であって、その辺がこれまでの説明でどうなっておったのかなということで、これに対しても、いやいや今までそんな説明したことありませんよという話を、いやいや市がこういうふうに言ったんじゃないかという形で、ちょっと水かけ論みたいな形の議論があったり。

それからあと歩道整備等についての実施云々の話なんかでも、17年度中に一応の事務的な準備を済ませて、18年度早い時期に着工してちゃんとやるんやというような話の説明とか、そういったことで初めて行っても、ある程度こちらの方が委員会なり何なりの事前いろいろ予備知識があって行っているものでしたら、非常にわかりにくい説明会のように思いましたし、それから答弁者側も口頭で言うんやなしに、図面でせつかく表示されているわけですから、図面でここをこういうふうに通って、この車がこうだという話の説明も促されてやるような形で、非常に不十分な住民に対する説明会であったと思うわけです。

それから、通学路の問題1つにしましても、通学路というのはどこか承知できているかと。通学路と接しているところはどこや、接していないところはどこや。その接しているところについては、工事車両の通行時間が8時半以降やという約束やったのに、これも8時からということ現にやっているやないかと。それは重

なっていませんとか、通学路というのはだれにどういうふうに確認したんやということと言いますと、市当局ということだけしか帰ってこない。教育委員会のどこか、学校のどこかという話も全然返ってきませんし、しかもまだ工事車両の安全確保するために、いわゆるガードマンの配置、交通指導員の配置にするにしても、橋のところという話で、橋のところでも具体的な橋の名前もちゃんとあるわけですから。ところがその説明を聞いていますと、その説明者もあの橋が3か所ある、4か所ある、その箇所のところももう一つここに橋があるやないかと。これは近いから両方の橋にしていますとかいうて、そんなこともこちらから言われてやるような説明ですね。これは非常に不親切な説明会で。これ率直に申しまして、説明会そのものが、とりあえず説明会の回数をこなしておくという感じの説明会になっていたように思いまして、非常に不十分だったというふうに思いますし、これからああいうふうな対応で、具体的に問題が起こったときにどうするんやというふうに言われたときでも、のりくりりとあんな形で説明会を持たれるようなことでは、非常に困るというふうに思いますし、その辺のところを事前に今度の説明会の意味というのをどういうふうに市の方として、ただ説明会を開くというから、我々行ったんだというふうにおっしゃるのか、あるいはまた事前に、ここはこういうふうにちゃんと説明せなあきませんでというようなことの打ち合わせとか、そういうことがあったのか、なかったのか、その辺のことも含めて、今後の特に工事期間中の問題についても考えていただきたいというふうに思いますので、どういうふうなことだったかということをお聞かせいただきたい

と思います。

それから、これは構内で西の方へ行っている専用道路、いわゆる供用開始したら専用道路だけで、こちらの方には全然1台の車も出てこないんだと。そのことすら理解しないで説明会に出ておられた住民の方もあったやに、きのうの状態では見ました。それやったら、今まで何のために説明してきたんかということになるわけで、やっぱり住民側に、そういったことについての説明が不十分なために、理解を求めて、理解をしていただいて、それは仕方ないなど。辛抱して協力しようかということにすら行かないような、一番基本になる前提条件がそんなんでわざわざ崩しているようなことをしているような対応ではいかんということで、これはこちらのJR貨物の方のかかわりの約束を反故にして今まで来た経緯と考えたら、こんな説明会を聞いていたら、これから先、協定を結んで、幾ら担保できていても平気でやって、何か指摘されればごたごたと、のりくりりやって、要は今、とにかく前へ進めたらいいのやというような感じのことになりはしないかというふうに思いますし、その点について、しっかりとした目を光らせてもらってやっていただきたいということ、これはお願いにしておきますけども。

きのうの説明会の前提がどういうふうになっていたのかということをお聞かせいただきたい。今、言うている使用貸借の話と、今の話と2点、ちょっと聞かせていただけますか。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 使用貸借につきましては、委員ご指摘のとおり、無償で借り入れると。有償の場合は、税金相当額という形になりますので、ここには公租公課相当額による使用貸借という

形で書かせていただきまして、市が税金を免除すれば無償で貸していただけるという形になります。

途中で返せと、それは当然道路として使用することになりますので、契約上、そういうことのないような契約を結んでまいりたいというふうに考えております。

きのうの説明会ですけれども、私も後ろの方で参加させていただきまして、決して褒められるような説明になっていないというのは重々承知しております。

もともとアセスの説明会をされたときに、やはり摂津市側というのは直接貨物駅が来ないという形で、来られておった、住民の方もやはり44号線とか、78号線、クリーンセンターのところの交通に対して非常に関心を持っておられると。それがアセスという話の中で、漠然とした話になってしまって細かい話が全然聞けなかったという形で、当時ももっと詳しい話を聞かせてという形と、自治会からももう少し詳しい話をしてほしいという要請がありました。我々も委員会において着工合意するまでには、住民の方に説明会をさせていただきますよという形で、今回、機構の方が委員会の前日になったわけですけれども、説明会もさせてもらったという経過がございます。

内容につきましては、ご指摘のとおり資料もなし、説明の仕方も決してわかりやすい説明じゃなかったという形で、きょうも朝から先ほど山本も言いましたように、ちょっと機構側と時間がありませんでしたので、簡単な電話の中でいろいろ指摘とか、今後の対応を簡単には話した状況です。

今後、その説明会のあり方、住民説明のあり方ということに対していろいろと機構と詰めていきたいと思っております。

今回、機構がやり方は説明不足というのは非常に否めない話かなと。今までアセスの中で通行経路とか、台数については感覚としては説明済みというような形の中で、話が入っていると。先ほども来られている方は初めて来られているか方があって、先ほどおっしゃっていますように、できたときにはもう専用道路を通ることすら知られていない方がおったと。その辺の説明をしなかったというのは、非常に説明者側としたら、マイナスになってしまったんだなと思っております。

私も状況をよく知っておりますので、今後の説明において、住民側に立ったわかりやすい説明をするように指導していきたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 使用貸借の件につきましては当然のことですけど、よく確認できましたのでありがとうございます。

今の説明会等の話にしましても、やっぱり今先ほど冒頭におっしゃいましたけれども、ちょっと機構側の準備が不足しているのか、あるいはもう一つわかっているのかとか、特に交通専従員の配置なんかについても、どこが配置するかというのは、これは常識的にどうやということはわかるわけですけれども、その現状の橋がどこにあって、大体どれぐらいの距離にどうなっているかということすら、ああいうあいまいな説明では、到底ほかのことが説明されても、住民の側として信用できないというような感じに、不信感を募らざるばかりになってしまいますので、少なくともこれから接する段階ではそういうことも十分に的確に具体的にきちっとわかるようにしていただいて、それで理解を求めて協力を求めるという形のことを徹底させていただきたいということを、市の方からよくやっていただ

きたいと思いますし、その辺のことをお願いして、私は以上で終わります。

○藤浦委員長 ほかにごなたかご意見、ご質問ございませんか。

木村委員。

○木村委員 平成11年に基本協定が発効して、いよいよ着工合意に向けた形で今日の状況に向かえたわけですが、やはり大きな2つの問題点、2分の1問題、これは百済の方が相変わらず状況として、地元住民が全く反対だという状況であるのか、もうこの時点に来て、ある程度地元としてはこうしてもらいたい、ああしてもらいたいというような、そういう条件闘争的な方向に向いてきている状況なのか。その辺の状況がわからないと、やっぱり期限を切って合意協定を結んでいくということについては、非常に危険をはらんできますので、その辺の百済の状況を若干説明してもらいたいということがまず1つと。

もう一つは、摂津市及び地域においては、直接貨物駅がないという状況の中で、やはり一番大きな問題は、それに伴う交通の問題が大きなテーマだと思います。そういう点では、十三高槻線には、車両を混入させないということで今日まで私は来ておるという理解をしています。

そういう点で、きょうこの文章を読ませてもらって、早速それはできないとか、要するに警察と協議するとかいうことがうたわれておりますけれども、やはり調整会議等についてもずっと未来永劫存在するわけではないと思いますので、やはり最初にきっちりと十三高槻線には大型車両は入ってこないということの何らかの形を残しておかないと、この鳥飼の貨物ターミナルの方から中央環状線に出さないという覚書も、今日に至るまで守られてこなかった状況の中で、最終的にや

はり吹田操車場跡の吹田貨物駅の問題で機構としても、これはきっちりしておかないと、こっちの方の合意は得られないという判断をして、いよいよ西の方から出さないということになったわけですが、これは機構としても最終的にやむを得ずそうせざるを得ない状況があったと思うんですね。だから、ああいう形をとったと思うんですけども、そういう点では今後、開業されてから十三高槻線に大型車両が混入してきたときに、住民側からの判断の材料として、こういうことがあるじゃないかということのきっちりとした歯どめをかけておかないと、私はまずいと思いますので、そういう点では、今度の調整会議の中で、その辺の問題を何らかの形で文書として残していくということは何れともお願いをしておきたいと思います。

今日まで、私も一時この特別委員会から離れましたけれども、逐一やっぱり資料を出し、委員会を開いて説明をされてこられて、機構からも来られて説明をされてきたという経緯を踏まえる中で、いよいよ合意の協定書を結ぶという段階に来たんですけども。やはりそのことについて、市として最終的な今日までのいろんな経過を踏まえて、基本的な考え方をつくられたという理解をいたします。

そういう点では、今後の地元の住民に対する説明責任、結果責任、いろんなものをきっちりと果たしていくということ、そういう調整会議の中で行政としてきっちりと対応していくということになるのであれば、ここに来て、この着手合意について、我々としてもおおむね反対、賛成、いろんな意見があろうかと思いますが、私自身としては、そういう市の基本方針に対する理解をしていくということで判断をしたいと思います。

1点目の問題、十三高槻線の問題、ちょっと答弁してください。2分の1問題、百済の状況です。

○藤浦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 百済についての状況ですけれども、聞いているところでは、百済にもいろんな団体といますか、組織があると聞いております。一応機構として、やはり個別の小さな団体をすべて対応していくというのは無理があるという形で自治会、自治連合会という形の中で組織された団体とそういう交渉をされておると。今、大きく2つの団体があるというふうに聞いておまして、1つはこういう要望書も出されております。おおむねそういう自治会、自治連合会という組織の中でのやりとりの中では、おおむね駅の改修、貨物来ることについてはオーケーである。ただし、一部でやはり反対もあるというのは事実でございます。百済の状況としてはそういう形で機構として対応しております、そういう2つの団体についてはおおむね工事に対しては4月から着工したい旨も報告しておまして、それについて絶対反対だというような形もいただいていないというのが今の現状でございます。

十三高槻線につきましては、左折禁止という形の中で文書化しておりますけれども、十三高槻線に通さないというのは、もともとそれが目的でこういう表現をして、交差点は構造的にこういう形にすると。もう一つは、運行経路という形の中で位置づけまして、あくまで右折をして、回っていくというような形の中で運行経路をやっております。また、これに違反したら罰則規定もあるというような形の中で、十三高槻線には入れないと。その中で、調整会議未来永劫あるかというようなお話もございましたけれども、問題

があれば5年で解消するかというような考えはなくて、ずっとある。ただ、問題がなければ会議は開かなくてもよろしいですけれども、会議としては今のところ途中で3年たったからいいよというような形は考えておりません。

○藤浦委員長 木村委員。

○木村委員 物事には賛否両論あるというのが世の常ですし、そういう点ではこの問題について、摂津市として百済の状況を説明しろということについては若干酷な面も私はあるということも十分承知をしておるんですけれども、やはり2分の1問題で、百済の受け入れ態勢が整わないことには、やっぱりこっちのことは進んでいかないということに連動していきますので、そういう点では百済の動向というのは非常に我々としても関心のある問題です。

そういう点で、今、機構の方で組織として、自治連合会等と対応されておるという中で、おおむね合意形成がされてきているという状況があるとすれば、それは了として、我々としても判断していかないかという考えを持ちます。そういう点では、今後その動向も行政としてもつぶさに検証しながら機構との話し合いの中では、そのことも大きく判断材料にしてもらいたいと思います。

もう一つは、十三高槻線の問題、これは先ほど申し上げましたように、なかなか企業といますか、そういう組織といますか、そういうところは当初に約束をしてもなかなか守らないという状況がいろいろあるわけです。これは今の鳥飼の貨物ターミナルの問題が、これは最たるものだと思いますし。それで、十三高槻線の今、正雀の工区の問題も、きょうも4時から茨木土木の方と話し合いをするんですけれども、最終段階に来ていま

す。一部は地下になりましたけれども、やはり平面部分の環境対策をどうするかということの今、詰めをしております。

そういう点では、やはり我々としても地元の意向を十分反映させる中で、十三高槻線の工事着工についての合意形成をつくっていくということで、地元の合意がなかったら工事はしてはいけませんよということで、工事はきっちりとかぎを刺して差しどめをしておりますし、そういう点で、そういう交渉の詰めというのをきっちり、行政としてもやってもらわないといけませんし、我々としてもそのことをきっちり監視をしていかないといけませんし、そういう点では摂津市にとっては、この吹田操車場跡地、最後に残された大きな都市空間ですし、21世紀の新しいまちづくりを進めていく中で、一方の吹田市はできたけれども摂津市はできなかったということでは、これはまた後世に悔いを残し、市民の批判を受けていくということにもつながっていくと思います。

何遍も申し上げましたように、私はやはり今日の摂津、トータルとして摂津のまちがあるんですけども、時には教育、福祉が優先をして生活環境の整備がおくられてしまうというようなことで、いろんなひずみを持ちながら、今日までの行政の到達点があるわけですけども。そういう点ではそのときそのときに、やはり賢明な判断をしていかないと、後世に悔いを残しますから、私はそういう21世紀の都市核づくりとしての吹田操車場跡地の用地の必要性というのは十分に認識をしておりますし、ただ、市民に対する説明責任、結果責任をきっちり押さえていくという中で、今後行政として取り組んでもらいたいということを特に要請をして、おおむね市の最終的な判断につ

いては了としたいと思います。

○藤浦委員長 ほかにありませんか。

柴田委員。

○柴田委員 多くの方がいろいろとご意見なり、考えを述べられましたし、私もこの委員会には一時ちょっと外れましたけど、ずっと継続してやらせていただいたということ、ここまで来るのにそれぞれに苦労もあったし、1つの峠を越えて今やっとここへ来たのかなという感じがしています。

今、いろいろ出ていますけど、これのうちの方が仮にゴーということになると、あとはやっぱり住民が一番心配するのは、今までこの中でうたわれていない些細なことの中で出てくるやっぱり工事中、またその前後、いろいろなことに対する問題をどこで処理してもらえるのかということがネックになってくると思います。それはやはり調整会議というところに来るのではないかなと思うんです。

そういう意味で、私がきのうの会議にちょっとよう出ておりませんでしたので、ややもすればどちらかということ、十分市民の気持ちをくみ入れた会議なり、意見交換というのが出しにくい、のどもと過ぎれば熱さ忘れてしまうというようなことがあってはいけないと思うんです。

それともう一つは、このことの発端は、私らが飛びついたというわけじゃありませんが、唯一残された跡地の利用と、やはりこのJR貨物の貨物駅建設とということの抱き合わせで我々も関心を持ってきましたので、またその次へのステップも含めて十分行政の方は考えて、当面工事中につきましては、この調整会議の中で、十分そのことが逐一反映できるような状況をつくってあげてほしいということ。そして、またその次は残る土地の問題をも視野に入れた中での取り組みをし

てほしいということ。私は要望として考えを述べさせていただいて、おおむねきょうまでご苦労さんでしたということです。
○藤浦委員長 以上で質問のほうはよろしいですか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○藤浦委員長 質問のほうはこれで終わりにしたいと思います。

きょうは、ある意味では、一定のこの段階といたしますか、着手合意協定書の条文を示されての説明でございました。

さまざまな意見をいただきまして、一部、異論といたしますか、反対される方もおいでになりましたけれども、多くの方が、一定、市の考え方については、ご理解するというふうにとめられました。

ただし、今もありましたけれども、いままで説明等でいろんな説明されたことについては、しっかり履行をしてもらうことが大事であるということ。そしてまた、特に、地元の関係についてはちゃんと行っていかなければいけないということについては、全員のかたが同じご意見ではなかったかと思えます。

そういうふうなことで、今後、この履行されるかどうかについて当委員会ですっきりと監視をしていくということと、それから、大きなこととしましては、地元の関係のこと、また百済の、先ほど説明されたこと、それから吹田市の状況等で、大きな変化があった場合には、逐次、報告をいただくということで、本日はこれで閉会させていただきます。

(午後2時45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 野口博