

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成19年12月17日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

12月17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
議案第56号所管分の審査	2
補足説明（都市整備部理事）	
質疑（川口委員、嶋野委員、山本善信委員、柴田委員）	
採決	22
吹田操車場跡地利用問題について	22
閉会の宣告	31

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成19年12月17日(水) 午後1時 開会
午後3時15分閉会

1. 場所

第二委員会室

1. 出席委員

委員長	木村勝彦	副委員長	南野直司	委員	川口純子
委員	柴田繁勝	委員	山本善信	委員	嶋野浩一郎

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

市長	森山一正	副市長	小野吉孝		
市長公室長	寺田正一	同室参事	吉田和生		
都市整備部長	山脇 智	同部理事	中谷久夫		
同部次長兼建築住宅課長	長野俊郎	同部参事兼都市計画課長	小山和重		
まちづくり支援課長	土井正治	同課参事	鬼追弘臣	都市計画課参事	新留清志

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	杉本 徹
-------	------	------	------

1. 案件

議案第56号 平成19年度摂津市一般会計補正予算所管分
吹田操車場跡地利用問題について

(午後1時 開会)

○木村委員長 ただいまから、駅前等再開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 本日は、師走何かとお忙しい中、駅前等再開特別委員会お持ち頂きまして、大変ありがとうございます。

本日の案件は、平成19年度の摂津市一般会計補正予算所管分についてご審査を賜りますが、何とぞ慎重審査のうえ、ご可決賜りますようお願いを申し上げます。

なお、私は一たん退席をさせていただきますが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。

○木村委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、柴田委員を指名いたします。

暫時休憩します。

(午後1時2分 休憩)

(午後1時3分 再開)

○木村委員長 再開いたします。

議案第56号所管分の審査を行います。補足説明を求めます。中谷都市整備部理事。

○中谷都市整備部理事 それでは、議案第56号、平成19年度摂津市一般会計補正予算(第3号)のうち、都市整備部にかかわる内容につきまして補足説明をさせていただきます。

6ページ、第2表、継続費の補正につきましてでございますが、款7、土木費、項4、都市計画費、事業名、南千里丘まちづくり事業の総額4億4,780万円を17億8,492万1,000円に増額変更し、その変更に伴い、平成20年度の年割額を3,623万5,000円から6億7,200万8,000円に、平成21年度の年割額を3億3,610

万円から6億8,927万4,000円に、平成22年度の年割額を5,320万円から4億137万4,000円に変更するものです。

財源内訳並びに支出予定額につきましては、43ページの継続費については、前々年度末までの支出額、前年度末までの支出額、及び当該年度以降の支出予定額並びに事業の進行状況等に関する調書に記載いたしておりますので、ご参照願います。

今般、増額させて頂く13億3,712万1,000円の内訳といたしましては、新駅及び産業道路踏切改良の概算設計ができ、本市の負担額が明らかになったことに伴い、12億3,212万1,000円を新たに継続費に加えさせて頂きました。

また、境川歩行者専用橋2号線架設及び阪急北側の歩行者道整備の事業費で1億500万円を増額させて頂き、その合計13億3,712万1,000円の継続費増となっております。

詳しくは、この後、小山参事から説明させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上、平成19年度摂津市一般会計補正予算(第3号)の私からの補足説明とさせていただきます。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 それでは、お手元の資料に基づきましてご説明させていただきます。これにつきましては、ことし2月に阪急電鉄に駅舎などの設計を委託し、新駅の設計を進めてまいりました。ことしの10月に概略設計ができ上がってきました。11月に駅舎及び踏切改良工事の概算事業費が阪急から提示されてきたものであります。

また、駅へ通ずる橋につきましても市

から設計業者に発注し、詳細設計を進める中で変更が生じております。これらをお互いあわせて、新駅に関しましては、できれば来年の年明け2月ごろに工事協定を締結いたしたく、今回継続費の増額をお願いするものであります。

それに伴いまして、全体事業費も変わってきておりますので、資料をご配付させて頂きました。

それでは、ご配付させて頂いた資料に基づきまして、説明させて頂きます。

資料の1をお開き願いたいと思います。

資料の1の一番下段に南千里丘まちづくり事業継続費変更と書いております。この表につきましては、福祉会館の撤去費は含まれておりません。当初継続費では4億4,780万円を計上させて頂いております。橋梁等の工事の変更によりまして、増額1億500万円。そして、追加工事としまして新駅の設置、踏切工事の工事費のみを計上させて頂きました。その額が12億3,212万1,000円となって、継続費の合計が17億8,492万1,000円となったものでございます。

それでは、橋梁工事の変更点につきまして、スクリーンを用いましてご説明させて頂きます。

資料の4ページをお開き願いたいと思います。

主な事由としましては、橋梁の設置位置の変更。そして、橋梁の長さが長くなったこと。そして、上部の構造が変わったこと。そして最後にですけれども、土質調査の結果、支持層の位置が深くなったということでもあります。

1ページ目の平面図、橋梁等の位置の変更でございます。これにつきましては、この図面の上側は千里丘方面でございます。そして、下側は市役所方面です。そして、

これが阪急京都線でここが産業道路踏切です。この赤の線、2本線が入っておりますが、これにつきましては阪急の軌道敷の範囲を示しているものであります。

そして、ここの黄色のところの方にこのピンク色の部分だけを用地買収をお願いし、交渉してまいりました。ところが、この方は用地を売却するということに対して同意を得られなかった。工事をするということについては同意をしますけれども、用地を売却するというについては難色を示されておまして、当初この青の位置に橋をかけて、ここのピンク色のところで千里丘三島線の歩行者動線を計画しておりましたが。

そういった理由から位置につきましては、この赤の線内の軌道敷内で位置を変えたと。そして、阪急の方も駅舎の構造、あるいは概略ができてきましたので、接続点が明確になってきたということから、この位置を軌道敷内に入れたこと。そして、橋はこの部分ですけれども、千里丘三島線とのこの連絡のために、この部分の通路も当初このピンク色のところから軌道敷内に入れたということになります。

そして、境川の堤防から直接、この駅舎の改札口へ通るために、ここにもスロープ、また左岸側にもスロープを計画しました。

そして、この橋梁の長さの変更でございますが、当初はここに橋を架ける予定でしたが、それを軌道敷内に入れることによって黄色の位置の橋台の位置になります。ところが、既存の電車のレールの橋台、橋の橋台、青の部分と黄色の部分が緩衝してまいります。当たってしまいます。それで、このピンク色のように駅舎の方へ3.5メートル移動して、この橋台を設置することに計画しております。そのために橋梁の長さが3.5メートル

伸びたということになっております。

そして次、3ページの資料、断面図がありますが、橋梁の上部につきましては、当初は桁、橋には桁とスラブというところがあるんですけども、桁につきましては鉄で、人の歩くところにつきましてはコンクリートという形で計画しておりました。ところが、橋の長さが伸びることによって、全部鉄で施工することになりました。そして、ホームの高さ、あるいは駅舎の高さが決まってきましたので、どうしてもこの高さからこの高さに落とすような格好になります。そういうことから、こういう構造的な変更が生じてまいったということでありませう。

そして、次に土質調査でございますが、既存の土質調査が1、2、3ポイントございました。この土質調査を用いて、基礎の深さを10メートルぐらいの位置に支持層があると想定し、計画し、当初の設計をいたしました。

そして、今回新たに、この境川のすぐ直近で黒田鉄工跡地なんですけども、そこで土質調査をいたしました。その結果、その層の厚さがかなり薄いということで、そこでは支持ができないということで、現在25メートルの位置にある支持層まで基礎杭を入れる計画で進めております。

そして今現在、まだ阪急電鉄、あるいは大阪府の河川担当と協議中ですが、なぜ協議の中で今回、継続費の増額をしたのかということにつきましては、今後の整備スケジュールに基づいて、今回増額をお願いしたものであります。

ちょうど、橋の整備計画はこのちょうど中央あたりに書かさせて頂いております。平成22年の春にまちびらきを予定しておまして、このまちびらきにこの橋を完成させるために逆算で工程を追いかけてきました。

平成21年には上部工事をしたい。そうなりますと、平成20年度の渇水期の11月ごろから21年の6月ごろまでに下部工事を終えなければならない。そして、そのためには阪急に工事協定の締結を行うには、発注準備期間、工事準備期間を考えると、6月には阪急と工事協定を結ばなかったら、この工事が完成しません。

そして、この工事につきましても補助金をお願いする予定をしております。その補助金を頂くために、まちづくり交付金の申請を行います。これは、阪急と覚書を交わす前に交付申請をしなければいけません。そして、この交付申請をするためには、都市再生整備計画書の変更を行っておかなければ、増額した分の補助金がもらえないという状況になっておりますので、この都市再生整備計画書を変更してまいりたい。その都市再生整備計画書の変更時期というのは、国の方で2月、7月、11月という年3回行えるということになっております。7月の整備計画書の変更であれば、この阪急のスケジュールには載ってきませんので、どうしても今回2月にその整備計画の変更をお願いしていきたい。ということになれば、今回の議会でその増額をお願いするような状況になっております。

そして、この概算事業費につきましても阪急や、まだ大阪府の河川担当と正式な協議が決まっておりません。今後につきましても鋭意努力しまして、何とかこの工事費をできるだけ安くできないか、また今後、検討してまいりたいと考えております。

以上が、この橋の1億500万円の増額に対する主な事由となります。

そして、資料の1にお戻り願います。

資料の1の南千里丘まちづくりに係る

事業費でございます。前回、これは上段の部分につきましては平成18年12月に資料をご配付させて頂きました。その中で1番、新駅設置・踏切改良工事、そして2番、区画整理事業、そして3番、南千里丘まちづくり事業という3段階に分けて資料を提出させて頂きました。その事業費の合計が当初35億2,800万円から今回、36億3,900万円と1億1,100万円を増額するものになっております。

そして、市の負担額でございますけども21億200万円から21億7,200万円を予定いたしております。これにつきましては、まだまちづくり交付金の額が決定しておりませんので、今後の国との協議によって額が変わってくることも考えられます。

そして、中段の南千里丘土地区画整理事業の継続費につきましては、現在、変更を考えておりません。

そして、次の資料2の方をお開き願います。

これにつきましては、南千里丘まちづくり事業に係る年次別経費ということで、この資料につきましては平成19年、ことしの2月に議会にご配付させて頂いた資料です。これにつきましても一部変更が出ておりますので、今回、変更をさせて頂くものであります。

主に変わっているのは、1番の新駅設置及び踏切改良の事業費でございます。当初はまちびらき期間内に阪急に駅舎の負担金をお願いするということで、額については決まっておりました。それで、4年間で17億8,500万円を分割ということで示させて頂いてるんですけども、今回、阪急の方から負担計画について提示されてきましたので、それをこの年度割に変更させて頂いたもので

あります。

19年度では設計費、現在、昨年に継続費でお願いして頂いた9,000万円を計上させて頂いております。平成20年度には、踏切の改良も含めた7億4,600万円。そして、21年度には6億9,700万円、22年度には3億4,800万円を計上しております。

そして、3-1の駅周辺整備事業ということで1億500万円増額させて頂いております。これにつきましては、先ほどの橋梁の増額でございます。その年度割につきましても、平成20年度で1億円、平成21年度で500万円を増額させて頂いております。

そして、収入の方で交付金等の収入の欄でございますけども、阪急の負担としまして平成20年度で2億1,000万円、平成21年度で3億4,900万円を負担して頂くということになっております。

そして、一番下の一般財源でございますけども、市の負担額、当初は21億円でありましたが、今回変更させて頂いて21億6,900万円、6,900万円の増額となるものでございます。

そして、最後の資料3でございます。これにつきましては、阪急電鉄から提示されてきた年次負担割の計画でございます。工事費につきましては、新駅の設置工事で16億7,557万2,000円。踏切改良工事で1億1,507万3,000円でございます。合計が17億9,064万5,000円でございます。

新駅設置工事につきましては、摂津市が3分の2の負担で11億1,704万8,000円、阪急の負担が3分の1で5億5,852万4,000円となっております。年次の負担につきましては、表に掲げているとおりでございます。

踏切改良工事につきましては、摂津市が全額で1億1,507万3,000円でございます、これにつきましては20年度で一応、負担をする計画であります。

設計費につきましては、昨年度と変わっておりません。そして、一番下段の全体事業費でありますけれども、これにつきましては18億8,099万5,000円ということで、摂津市の全体負担額が12億9,680万4,000円となっております。

以下、19年度、20年度、年度割につきましては、この表のとおり今後負担をしてまいりたいと考えております。このような負担計画で工事協定を締結したいということでありまして、今後、この継続費をご承認頂ければ、できれば年明け2月ごろには阪急と協定をし、新駅工事に着工してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上で、私からの説明とさせていただきます。

○木村委員長 説明が終わり、質疑に入ります。川口委員。

○川口委員 またまた数字が上がったわけですが、今のご説明の中で橋梁工事の中で支持層が深くなったと、軟弱であったということですかね。こういうこともあるわけですよ。

これで1億500万円が増額になるわけですが、もう少しこの、コンクリートがすべて鉄になるということなんです、これの積算根拠というか、そういうことについてちょっとお聞きしたいなと思います。

それから、今日、訂正分、これもらったんですけど、ずっと眺めてて、どうしてもおかしいな、おかしいなと思って、数字を見てたんです。

その前にお伺いすればよかったんですけども、何でこんなに数字が違うのかなとにらめっこしてたんですが、気をつけて頂きたいなと思います。数字がどんどん変わるから、ことしの19年の2月に出して頂いた資料とずっと見てたんですけども、この分で今言うてる1億500万円のこの中身ですね。

それから、工事をするのに交付金を受け取るためには、早く出していくということなんですが、この工程表といいますか、これを見たときにももちろん交付金が欲しいということなんですが、これは工事を来年2月頃から始めたいということなんですけれども、これと踏切の改良工事ですね。この部分が実際には21年の初めからぐらいですか、当初からになるんですけども、これ、踏切の改良工事、三中に通う子どもたちとか、今、境川の下を通ってますよね。当然、通れなくなると思うんですけども、踏切の改良工事ももっと前倒しでやらないと、交通専従員を配置するにしても通れなくなるわ、子どもたちは迂回しなあかんわ、踏切道は改良されてないわということで、これ、協定の中で踏切の改良工事についてはすべて摂津市が負担をするという、こういうことなんですが、私はこれも納得できてないんですけども、今の工程表で見たときに交付金が欲しいから、できるだけ早くしたいと、そういうこともあるようですけれども、踏切の改良工事ももっと前倒しでしないとだめなんではないかなと思うんですが、この点、先にお伺いしたいと思います。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 それでは、質問が2点あったかと思えます。橋梁工事の内訳、あるいは踏切工事のスケジュールについてということで、橋梁工事につき

ましては当初、我々がこの都市再生整備計画書を作成するに当たりまして、概算でありますけれども事業費を積算したものであります。それにつきましては、鉄道から離れているということで、普通の土木工事でできるだろうということで工事費を計上しておりました。

上部工というんですか、先ほど断面をお示ししましたけれども、あの事業費につきましては約1,600万円ぐらい。そして、下部工事につきましては重力式橋台ということで検討しておりまして、それが約300万円ぐらい。そして、基礎工事ということで、支持杭につきましては短いものでありますけれども約240万円ぐらい。そして、土留工事、要するに掘削をするときに土が崩れてこないように土をとめるんですけれども、それにつきましては約450万円程度。それ以外に土工事として積算しておりました。

そういうことで、約4,000万円が完成できるということで都市再生整備計画書に計上させて頂いていたものであります。

そして、今回その詳細設計をする中で、コンサルタントに業務を発注し、阪急との協議をし、軌道敷に近くなってきたため、あるいは土の層が、支持層が深い位置に出てきたということで、約9,000万円ほどの増額となって1億3,000万円ぐらいになるだろうと。これにつきましては先ほども説明させて頂きましたけれども、まだ大阪府の協議、阪急との協議が最終的には詰まっておられません。これにつきましては今後、阪急あるいは大阪府の河川と協議いたしまして、なるべく安価な方法でできないかなということも検討してまいりたいと思います。

そして、スケジュールにつきましてはですけれども、踏切改良工事のスケジュール、

平成20年度に、来年度に負担を計上しております。当初は、駅開業と同時に踏切改良が行われるということでスケジュールを組んでおりました。その中で、工事協定につきましては再来年の1月ごろの締結を予定しております。ですから、今現在その継続費も計上させて頂いたんですけれども、このことにつきましても現在、阪急電車と協議を重ね、少しでも早くならないかという話は、協議はさせて頂いております。以上でございます。

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 あんまり、ちゃんと答弁して頂いてないような気がするんですけども、当初、普通の土木工事でできるであろうという、その辺の見積り余りにもアバウト過ぎるというか、そういうことで私たちは本特別委員会で必要経費というのが出されてきてるわけですよね。

それでも、市の負担21億円出すことについて、やっぱりほんとに大変な負担になると。そういうことで、この南千里丘まちづくりについては慎重に審議すべきであるということで、まちづくりそのものについても意見を申し上げてきましたけれども、今の説明でコンサルに詳細に委託したらプラス9,000万円ぐらいになると。もちろん用地買収のこのところが、場所がずれたということもあるかもしれませんが、無茶苦茶そんなに大きく場所が移動するということではなくて、どっちにしても境川のところを通らなければならないわけでありまして、橋梁ですからね。予測できたことでもあると思うんですね。

やはり、始めるときにはできるだけ少ない費用でとっておられるかもしれませんが、こういうような形で最初の説明よりも、またどんどん増えてくるという、まだ増えるかもしれませんね、

これ、多分ね。そういう点で言うと、すごく見積りりの段階でのずさんな感じを受けます。

工事が始まり出すと、これもあれもということが増えてくる。本会議でも千里丘ガード拡幅の問題のことについて、同僚議員からも質問がありましたけれども、このことの中身については、もう少し詳しく言って頂けませんか。

専門ではないのでわかりにくいんですけども、この断面図ありますね、横断面図。3ページなんですけれども、この材料、それからこの構造の部分で、もう一度詳しく説明して頂いて、これだけ、ここにこれくらい、前よりもかかるようになったという、もう少し詳しいご説明を頂きたいなと思います。

それから、さっき質問で言いましたように橋梁工事をするに当たっては、通学路が通れなくなると。そういうことで、今、三宅や三中校区からは小坪井避溢橋ですか、それのことも含めて要望が出されています。交通専従員の配置をする。これは、ほんとは子どもの通学時間帯に乙の辻踏切、産業道路踏切、坪井踏切、こういうところに交通専従員を配置してないということ自身が、やはりこの間いろんな事故が多発している中で、ましてこの工事を行おうとする中で、このことも専従員の配置もやっぱり考えた上でやっていってもらわないと困るなと思うんですね。

そういう中で計画の図面では、5ページではここは薄グリーンの点線になっておりますけれども、この意味というのは工事の協定を協議をして締結をしたいと。新駅の設置工事と大体、時期的には一緒ですよ。

橋梁工事については、交付金の対象であるからできるだけ早くしていきたいとい

うことなんですけれども、なぜこの踏切改良工事だけは点線でこのようになっているのか。事前に聞いておかないとだめだったんですが、時間がなかったもので、この件についてもどういうことなのかお聞きしたいなと思います。

それから今、1回ご答弁頂きましたけれども、今これだけ統廃合の問題も来年始まります。通学路の安全対策の問題が審議されております。こういう中で三中の子どもたちが、市民の人達もそうなんですけれども、通れなくなるわけですから、今まで小さくてもアンダーで通れてたところが、そこを全然もうどうしようかというところに思い至らないというのが不思議で仕方がないんですけれども、同時でやるということにはならないんですか。

拡幅した段階で、改良工事した段階で交通専従員も配置をするという、駅前等再開発特別委員会ですけれどもこういうこともやっぱり考えていかないと、子どもたちの安心・安全と言ってるわけですから、そういう点ではやっぱり同時でいかないと、だめなんではないんですか。もう一度、お願いいたします。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 それでは、橋梁の断面的な3ページの方をご説明させていただきます。

この断面につきましては、当初、先ほども説明しましたように、ここに橋台、この下が橋台という下部があります。下部工がありまして、これから上が上部工というように我々専門的には呼んでおります。

そして、一般的にスパンの短い橋梁であれば、ここをメタル、本来はもう少し短いスパンであれば、これもコンクリートのような構造にします。ところが、ス

パンが長い、橋の長さが長いもんですから、鉄でして、その上をコンクリートで床盤を打つというのが普通一般的であります。

それから、まだなおかつ伸びる場合は、すべてが鉄というような構造に変えていくのが普通の橋梁の一般的な考えとなっております。

そして、ちょっと専門になるんですけども、これは上路橋と言いまして、橋梁の上を人が通る。ここにつきましては、中路というんですが、ちょうど桁の真ん中を通る。これは、どういうことでこういうふうにするかと言いますと、これはこの橋台からこの高さをかせぐというんですか、低く施工できるようにしたいと。というのは、この橋台につきましては、縦断的にいきますとこの高さというのは駅舎の高さで、ホームの高さで決められてきます。それをスロープをとって丑川水路や、あるいは千里丘三島線側に摺り付けてこようと思しますと、この高さでは堤防に食い込んでしまいます。要するに、堤防堤体を切り込んでこの桁を入れなければなりません。そうしますと、河川の方で許可がもらえませんが、この高さ、逆に言うたらこの橋を上げて、この堤防とこの下をクリアランス、取れるように考えなければいけません。

そういうことから、こういう構造に変更したということになります。そのことによって工事費がふえたというような状況になります。

そして、踏切のスケジュール表で緑の線が点線になっていると。この部分というのは、どうなっているのかということなんですけども、我々も丑川水路にまたいで、この歩道橋を工事するとき、やはり下部工事をするときにはかなりの期間の通行どめが生じるのではなかろうか

と、我々も思っております。

そうした中で子どもの安全を図るには、踏切を通過していただかなければならない。そういう計画をするに当たっては、少しでも踏切を前倒して拡幅し、歩行者が安全に歩けるように、できたら検討していきたいということで、まだ阪急、あるいは国の鉄道局とは協議が進んでおりませんが、今後、なるべく早く工事にかかれるように国、あるいは阪急に協議を重ねてまいりたいと考えております。

そして、交通専従員につきましては、庁内の関係課によって協議をしております。これにつきましては、教育委員会ともどのような形で進めていくのか、今も協議をしておりますので、今後何らかの対策が講じられるのかどうかというのも、また検討してまいりたいと思っております。

以上、2点だと思います。よろしくお願ひします。

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 1億500万円が増えるという、その数字の根拠が、もう一つやっぱりわからないんですね。申しわけありませんが、わからないんです。

前の部分はコンクリートを入れて、鉄が増えるからということですかね。軌道敷内のところに、却ってしっかりしてるのではないかなと反対に思ったりもするわけです。

無茶苦茶大きくずれたわけではないですよ。工事の元々のところから言いますと、架ける位置というのは、こんなにも変わるもんかということで驚いてるわけですが、こういう工事になったから1億500万円増えましたという、このずさんな感じがするんです。どうしても納得できないです。もう少し、材質でこれだけ要るとか、いろいろ見積もりをして、

ある程度概算した中で、これぐらいになったとか。これ、また数字が変わる可能性があるんですよ。

さっきのご説明の中で、普通の土木工事でいけるといふふうに想定していたと。そういう中で4,000万円ぐらいでいけるであろうという、そういうのを思っていたけれども、でもそれで数字を上げてるんですよ、私たちのこの委員会に、そんなアバウトなんで上がってくるといふことで、何千万円が動くということが、やはり大変恐ろしい、そう思うんです。

数字がある程度、動くのは仕方がないと思っておられるのかもしれませんが、さっきから言ってるように大変大きな額の費用を要するわけですよ。今のご説明では納得できないです。

それから、橋を架ける前に踏切を改良したりする方が先じゃないですかということなんですね。小山参事にも前に、中谷理事にもお伝えしておりますけれども、この坪井の踏切の現地調査も行いまして、今度、一般質問もしますけれども、7時半から8時半に自動車が331台、往復通るわけですよ。そこはもちろん交通専従員もいない。結局は今、千里丘のガード拡幅工事やられてますけれども、状況的には変わらないと思うんですね。

さらに渋滞が増えたら。工事なんか、駅もそういうことになってくると、そういうのを予測したら当然、橋の橋梁をつくる前に踏切道の安全対策をちゃんとして、それから橋の工事にかかるということが先じゃないんですか。そうでないと、こういう工事したらだめだと思いますけれども。

子どもたちが統廃合の問題もある中で、乙の辻踏切の安全対策の要望も出ております。今までよりも踏切の遮断時間が長くなるのはわかってるわけですから、そ

ういう点で言うと工事の進行のやり方というのは、やはり踏切の改良工事、これは私は阪急にも協定の中で、そういうふうに協定してしまってるからあれですけど、阪急だって負担していいと思うんですよ。

交付金の対象外で、これについてこの点線は結局は、できたら早く工事をしたいという意味ですか。よくわからないんですけど、さっきも言いましたように乙の辻、坪井踏切、産業道路踏切、ここを市民の方も通っていかれるわけで、安全対策の点で言うと踏切の改良工事などの方を先にして、それから工事をしたいのであれば、そんなに慌てないでやっていけばいいんじゃないんですか。市民の安全第一にやって頂きたいと思うんですけども、それ、逆の発想でやる方向はないんですか。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 それでは、橋の増額に対する根拠ということと、踏切の工事を前倒ししてできないかというご質問にご答弁させていただきます。

先ほども当初の設計の内訳を説明させて頂きました。この事業につきましては、当初、整備計画書を策定するに当たりましては、我々の今までの経験から事業費を積算し、民間の提案もありまして、それに基づいてこの整備計画書を作成してまいりました。その点で阪急に近接するという、非常に近接していくという中で変更が生じているのと。

もう1つ大きな原因は、土の支持層が深かったと、それが主な原因となっております。

今回、設計でまだ概算でありまして、確定しておりませんが、今後発注段階につきましては、なお今後精査して発注していきたいと思っておりますが、上

部工につきましても、かなり金額は上がっております。概算でありますけども、3,800万円ぐらい、上部工でなるのではなかろうかと。あるいは、下部工につきましても、トータルで400万円程度になるのではなかろうかと。基礎工につきましても、この基礎工が、杭が当初7メートルほど検討しておりましたが、今現在では約25メートルの杭を打たなければ支持層に届かないということで、約3倍強の杭長になっております。そういったことから事業費もかなり増額になっております。

そして、土留め工におきましても阪急の近接工事ということになりまして、大型重機が使用できないということで、かなり特殊な、特殊というんですか、圧力をかけられないというんですか、そういう機械を持ち込んでの作業になりますので、かなり時間的にかかるということで、仮設工事につきましてもかなりの増額になっております。仮設工事だけでも約5,000万円程度の増額になっておるものであります。その理由が一番大きな工事費の増額の原因かなと思っております。

そういったことを含めて、約1億500万円の増額になるものでございます。これにつきましても、もう一度、大阪府と協議しながら、もう少し安価な施工方法でできないかということも検討してまいります。

それともう1つ、踏切の改良工事が橋の下部工事よりも先にすべきではないかということでもあります。それにつきましても、我々もできるだけ歩行者の安全を考えれば、橋梁工事の通行止めに支障のないように踏切改良工事も先にしたいという考えは持っております。

その点で、阪急電鉄や市から直接、国の方へは、その協議には直接行けません

ので、阪急電鉄を通して国の方に前倒しの工事のお願いをしていかなければならないのかと思っております。これにつきましては、できるだけ橋梁工事の前でできるか、あるいは少しかかるのではなかろうかということも聞いておりますが、できるだけ前倒ししてこの工事にかかっていきたいと考えております。以上でございます。

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 もともとの数字の根拠と、それから今、概算で計算しているということをそれぞれ言って頂きましたけれども、資料を請求したいと思えます。そうでないと、その時々で委員会で説明を受けた、その数字がまたいろんな状況変化で変わるといふのがあるかもしれませんけど、余りにも違い過ぎるといふ、そういう積算根拠について大変疑問を感じますので、資料を作るのであれば、資料で頂きたいと思えます。今のご説明では、納得は私はできない。

杭のところ、基礎の部分のところは7メートルが25メートルぐらいまで、こういうのも、もう少し予測できたのではないんですか、支持層、まあいいです。私は、軌道敷に近づくことでかえって強いのではないかなという、そういう思いを持ってらるんですよね。そういうことについても、そうではないという、支持層が深いからその分、お金が要るようになったのか。

橋の部分は、そんなに頑丈にしなくても、上部部分と言いますか、そうでもないのではないかなという、素人ですけども、そういう思いがいたしますけれども、資料で頂けたら、頂きたいと思えます。委員長、お願いしたいと思えます。委員長、よろしいでしょうか。資料をお願いしたいと思えます。

それから、工事については前倒しの、そういう踏切の改良工事をしない限りそういう工事は進めてはだめだと思えます。子どもたちや市民の、まず安全第一にということが大事だと思いますし、阪急はこの改良工事費を負担しないわけでありますから、もっと強く国なりへ働きかけて頂いて、安全工事対策をしてからこういう工事をするのであれば、しなければならぬと思えますので、強くそれを要請しておきたいと思えます。

○木村委員長 小山参事、今、川口委員がおっしゃっている資料は出せますか。

○小山都市整備部参事 はい。

○木村委員長 いつごろ。

○小山都市整備部参事 年内には出せません。

○木村委員長 川口委員、年内に出されるということではいいですか。

○川口委員 はい。

○木村委員長 では、川口委員、それでいいですね。

○川口委員 はい。

○木村委員長 ほかに、嶋野委員。

○嶋野委員 先ほど川口委員も質問をされておられまして、その中で川口委員もおっしゃっておられたんですけれども、今回、継続費の大幅な増額がなされたなというように私も感じておりますし、今回出てきた数字というものが、また変わっていくということで、一体どこを基準に判断したらいいのかというのを正直、私自身も迷っているというか、わからない状況でございまして、また南千里丘のまちづくりという計画自体についても、果たして今示されている数字といえますか、計画というものがどう変わっていくのかなというものが若干心配をしているというところにあるわけなんですけれども、今回、いわゆる橋梁の設置の計画に

ついてご説明を頂きまして、当初、民地を買収しようと考えておられたと。

そこで当初の計画が立てられておったわけなんですけれども、そこが不調に終わって、結局、鉄道敷内に位置を変更していかないかんとということになったということで、それに伴ってまた橋梁の長さも変わっていったし、その変わったことによって結局、杭の、部位が変わるから結局そういうことになったのかなという気がするんですけれども。

要は、今回若干の修正ということであれば少しの数字の増減で済んだのかなという気がするんですけれども、これだけ橋梁設置ということに関しての抜本的な計画の見直しがあったと。大幅な変更がなされたために、このような大幅な増額という結果になったんだということとして認識をされているのか。

つまり、これからまちづくりを進めていく中で、いわゆる修正ということが出てこようかと思うんですけれども、要は修正ということで、通常考える修正ではなくて今回のこの大幅な増額というのは、もう橋梁の設置ということに関しては、大幅な変更ということになったから、これだけ大幅な増加がなされたというように認識をされているのか。ちょっと、抽象的な質問になろうかと思えますけれども、その点、1点お聞かせ頂きたいと思えます。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 今回、継続費の増額をさせて頂いたのは、当初継続費で計上させて頂いたから駅舎の分が12億何がしか増えております。これが主な増額の大きな原因でございまして、橋梁につきましては1億500万円の増額で4,000万円から1億500万円への増額ということで、かなりの増額にもなって

おります。

継続費がたびたび増額になっていくのではないだろうかという質問でございますけれども、この福祉会館の撤去につきましても、まだ継続費には上がっておりません。その福祉会館の撤去費につきましては、今現在も調査委託中でありまして、その概略設計が出てきましたら、また継続費でお願いすることも考えております。

単年度で工事が終われば、この継続費というものは計上させていただかないんですけれども、2か年にかかる可能性が生じてまいりますと福祉会館の撤去も継続費に計上させて頂きたいと。

継続費が、すべての事業ではなくて、今現在、説明させて頂いているのは36億3,900万円というのが今現在の総事業費でありまして、継続費につきましては今後も増えてまいります。

正直言いますと、福祉会館も計上させて頂きたいです。ということで、継続費につきましては増えてまいる予定をしております。

それ以外に橋梁の話でございますが、ちょっと私の方の説明不足であったかもわかりませんが、地盤の支持層が深いために、かなりの増額になっております。確かに位置の変更もそうでありまして、橋梁の長さが変わったのも原因の1つであります。地盤の深さ、支持層の深さによって、かなり増額になっていると。そして、仮設費も増額になっているというのが今回の主な理由になってまいります。以上です。

○木村委員長 嶋野委員。

○嶋野委員 すみません、ちょっと私の質問の仕方が悪くて、今回の補正の中で、いわゆる概算が上がってきたと。これは、今までなかったものが新たに追加されたわけですから、それは11億円程度なん

ですかね。負担額が計上されているということで、そこはわかってるんですよ。

ではなくて、要は橋梁ということで今まで示されている数字があって、今回変更になったわけじゃないですか。その示された数字の中でこれだけ大幅な、私は増額をされているという認識をしてるんですね。

いわゆる継続費そのものの増額ということについては、それはいろんな内容が含まれてきますから、そのことは納得できるんですよ。そういうことでなくて、示されていた数字があって、これでいくんだなと思っていただくと。それが、まあ言うたら、ずっと出てくるわけじゃないですか。そこに関して、今回は私は大幅な増額になっているという認識をしているわけです。1億円以上のお金なわけですから、そうやってきたときに果たして、それがずっと積み上がってきたときに、どこまで当初の数字を信用していいのかなと考えたときに、今回に関しては、要はほかと違うんだよと。いろいろなことに関して若干修正ということは、それは当然出てくるでしょうけれども、今回のこの橋梁ということに関しては、修正ということではなくて、要は大幅な計画の変更ということに該当するものだから、これだけ大幅な増額ということになったんであって、ほかに関してはそこまでの大幅な増額にはならないというように説明して頂けるのかどうかということにかかっていると思うんですけれども、その点ちょっと、もう一度ご説明を頂きたいなというように思います。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 今のご質問の内容の橋梁の増額のことでありまして、我々当初この都市再生整備計画書を作成する段階で事業費を積算してまいりました。

それにつきましては、過去の区画整理事業や過去の事例を参考にしながら、大体この構造物であれば、どれくらいの費用でできてきているということをもとに工事費を積算してまいっております。

我々の方でコンサルタントにかけて、この事業費を明確に出したのではなく、民間の提案の中と共同でこの事業費を作成してまいっております。

そして、その中で市としての判断で道路工事については、これくらいの単価で使った方がいいんじゃないか、橋梁については過去の事例を使ってほしいというような形の中で積算はしてまいっております。

そういう形で今後、そういう特殊な構造物につきましては、やはり変更は考えられます。一般的な道路構造物、道路を整備するなり、舗装を張るなり、そういったものにつきましては、我々、実績としてデータを持っておりますので、さほど変わらないのではなかろうかと考えておりますが、特殊な構造物につきましては若干、再精査は必要であると考えております。以上です。

○木村委員長 小山参事、事前の土質調査がいかげなものであったということもあるんですけども、結局、土質が悪くて7メートルのやつを20何メートル。3倍になって、そのことがやっぱりこの増額の大きな理由になってきている。

もう1つは、鉄とコンクリートで最初考えてたやつを今度、鉄、鉄になったという、この積算をして、その違いなんかもきっちりと出して、先ほど川口委員の質問にもありましたし、その辺の資料をきっちり、一遍出してもらえますか。

○小山都市整備部参事 はい。もう少し、例えば今現在は概算事業費で、この額につきましては資料は整理できると思っ

ています。

ただ、また額が変わるとか、例えば阪急とか河川との協議の中で、もう少し詳細な額を示せということであれば、いましばらくお待ち頂きたいと思うんですけども、今現在提示させて頂いている額に対する資料につきましては、年内で整理させて頂きたいと思っております。

○木村委員長 とりあえず、その資料でいいですから出してもらって、きっちりしたやつも、また変更があり得るんやから、変更が一切ないということにはならないから、その辺はまた随時、変更になった時点で考えたらいいのではないですか。

○小山都市整備部参事 はい、わかりました。

○木村委員長 だから、とりあえず今、出ている数字のそういう積算の根拠をきっちりと出してもらうと。小野副市長。

○小野副市長 この継続費の変更をしますときに、今言われてますように4,000万円から一気に1億円増えて1億4,500万円になると、これはよほど整理をしてものを言わないと、なかなか理解を得られないのではないかとことを言っていました。

そのことについて、阪急電鉄に、私の方で、中谷理事と小山参事が行って、これではなかなか委員会では理解が得られないと、具体的な中身を示すようにということをして、その資料を持ち帰るよということをしてまいりました。

それでこの前、本会議でも質問がございましたように、この軌道敷内になりますと、阪急が施工いたします。そういたしますと、随契等になると。これは一応言われておりました。いわゆる競争の原理が働かない。そうすると、阪急が行う事業でありますから、相当な安全パイを

見て、きっと工事をするだろうなど。

軌道が1センチでもずれますと大事故につながるということを言われてしまいますと、市は聞かなければならないということになってまいりますから、それで先ほどちょっと小山参事が申しましたように、大阪府と協議して、その支持層に当たる当たらない、そのほかにももう少し安い工事というのはできないのかと。うちには、そのノウハウがありませんから、大阪府の方で、これはよくよく指導を受けて、阪急の言いなりとは言いませんが、阪急の言われることもわかるんです。軌道敷内ですから、だからそれは大阪府と協議する中で少しでも安くするように努力をすべきだと、こういう努力もしないと、なかなか理解が得られないのではないかとということも言っておりますから、もう一度これは阪急と話をした上で、この駅前等再開発特別委員会のこの状況の中で、きちりと我々が説明できる資料。そして、その具体的な、これだということをきちんと言うてもらわないと、これはなかなか駅前等再開発特別委員会では理解できないということを再度阪急と話をさせまして、一定の整理をしたいなと思っております。

ただ、数字が狂うということをおっしゃって頂いているんですが、これまでの大きな事業でありますので、私の方からも、ちょっと申し上げておきますと、これは私ども、例えば業界で言われているのは、つい最近まで型枠工がないと。型枠工が非常に少ないんだと、業界でも。あちこちのマンション計画で、なかなか集まりませんということ。

それから、鉄は中国特需と中国のマンションラッシュ、上海万博等で鉄が非常に高くなる可能性がある。

それから今度は、石油高で相当、値段

がいろいろなものにはね上がってくるという。そういったものが相当出てまいりますから、一部聞いてますが姉齒の問題以来、設計がなかなか上がってこない。これは、あちこちで私どもも聞いておりますが、庁内にもございますが、なかなか設計が認可をおろさないということで、いろんなそういう状況がありますので、今後の修正としては下がる要素よりも若干上がる要素の方が強いというのは、前から我々も言っております、何十億円という形の中での南千里丘まちづくりでございますから、いずれにしても設計がきちんとできるように、こういうことを肝に銘じまして、「これこれの理由でこうだ」ということをきちんと言えないと、上がる要素が多いというふうに見ておりますから、そこをよく気をつけながら、これからの南千里丘まちづくりの、なぜ上がるのかと、そこをきちんと議会、委員会で説明ができるような形でしてまいりたいと。

この件につきましては、もう一度、阪急と以前から言っておりましたので、これでは説明が極めて厳しいということは、やっぱりこの委員会でもそういう形になっておりますから、もう一度、阪急とはこういうことをきちんとして、それから大阪府との協議の中で、もう少し安価にできるような方策を提示願って、阪急と「こういう方法があるんじゃないか」ということが言えるような形にもしてまいりたいなというふうに思いますので、よろしくお願い申し上げます。

○木村委員長 ほかに。山本善信委員。
○山本善信委員 今いろいろお話が出てますが、基本的にはいろいろと状況が変化して、判断が変わってくるということはやむを得ないことかというふうなことで、基本的にはこのことについては私は

良としたいというふうには思うんですけども、ただ、今、副市長からお答え頂いたようにさまざまな要素があるということ。

しかも、それが大きく数字が変わる原因。しかも部分的にちょっと変わるということではなく、大きく変わる原因として、この直接の話だけではなく、周りの状況を今いろいろおっしゃいましたけども、そういったことがあるということが前提になっていなければならないということは、もちろん理解できます。

ただ、こちらの対応の仕方というか、こちらの話の仕方、こちらの計画の仕方によって変わるということの観点から、ひとつお聞かせ頂きたいことがあるんですが、まず橋梁の位置、歩道橋の位置が軌道敷内に変更をせざるを得なくなったということは、その前提となります用地買収が不調に終わったということでありま

す。それならば、この橋梁の位置はそのままにしながら、こちらの通路、仮に用地買収ができないとしたら借地をしてでもやれなかったものかどうかということについて。これは以前に非公式に小山参事とも話をしたことがあるんですけども、そういったことについての可能性はどこまで追及されたのかということですね。

それから、いわゆる軌道敷内に移すにしてもベストではなくベターな措置として、いわゆる通路は軌道敷内に移すけれども、橋梁そのものはもともとの当初の位置にした上でできることを検討されたのかどうか。そのことによって恐らく橋梁工事をするのに深さの話。これは絶対に当初の計画からすれば深さが足りなかったと。やっぱり支持層まで降ろすためには、やはり当初考えていたよりも深くやらなければならないということはわ

かるわけですけども、そのこと以外にやはりそういった形で、その場合に多少、民地の一番堤防寄り、境川寄り、一番奥で部分的にでも借りるなり、買収するなりして、その通路を確保するという形でできなかったのかどうか。

その奥というのは、この土地そのものの形が非常に奥に、いわゆるバチになってまして、奥のこの土地としての使用価値というのは非常に少ないわけですから、その使用価値の少ない部分を今度のこういった形の部分に使わせてもらえれば。そういう点では非常に方法論として安く上がるような形で計画ができたのではなかったかと。その辺のところの検討が、どこまでなされたのかと。

最終的に、これしか判断がなかったというところまでにやらなければならない、検討しなければならない。あるいは可能性として探らなければならないところをちょっと不十分ではなかったかというふうに、今のお話を、やりとりを聞いていてちょっと感じましたので、その点についての行政としての考え方なり、あるいはまた見解をお尋ねしたいと思います。
○木村委員長 小山都市整備部参事。
○小山都市整備部参事 この橋梁の設置箇所について、元の位置で検討して借地等お願いすればいいのではないかとご質問だと思います。

我々も、この個人の方には何度も用地交渉にあがっております。当初は、連続立体交差を見越した幅員の用地買収をお願いしてまいりました。その中で何度か協議をさせて頂いたんですけども、用地買収については同意をできないということと。そして、もし、どうしても用地を確保するのであれば、駅前にその代替地を確保してほしいという条件をつけられております。

そうした中で何回か協議を重ねてきまして、借地の話は出しておりませんが、今、奥の方で橋というのは、私、今ちょっと想像したんですけども、北側での橋梁を設置するというかと思うんですけども、そうしますと丑川水路から境川の堤防にすりついてくる道路の高さを確保しようと思いますと、橋の高さをかなり上の方に上げなければならないような状況になってきます。

あるいは、橋梁を丑川水路側に近づけたとしても個人の位置の用地買収というのは必ず、橋梁の橋台をおろす部分には必ず用地が必要になってきますし、それに取付ける部分、軌道敷の方に直角に曲がるというのは非常に困難と思われるので、その取りつけとしてやはり幾らかの用地をお願いできなければ、その工事ができないものと判断しておりました。

そういうことで、その個人の方の用地を買収する協議を進めるに当たっては、かなりの期間がかかると想定しておりますので、今回その位置を変更して橋梁の設置位置を軌道敷内での検討を進めてまいっているという状況であります。

借地につきましては、個人の方はここで土地活用も考えられてるようなことも聞いておりますので、なかなか同意が得られないかなと思っております。以上です。

○木村委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 この平面図と橋梁の断面図だけでは、ちょっと想像がつきにくいとは思いますが、いわゆる軌道敷内から橋梁に移るのは、橋梁を当初位置にして軌道敷内から橋梁に移る部分のみを民地の協力を得られるように話をすれば、もちろん踏切の方から徐々に勾配を上げて行って、それで橋梁を超えるという形になるということになるんで、その

辺のところの問題も出るのかと、今お答えになった話ではそういうことが、問題が出そうなようご答弁だったと思うんですけども、それはやっぱりちょっと検討が不十分ではないかというふうには私には思いませんね。

もちろん直角に曲がってどうのこうのというよりも、やはり先ほど言いましたように民地の方の土地そのものが非常に不整形な形になってる。民地と阪急の軌道敷との境界線というのはもちろん直線ではあるわけですがけれども、その奥の、民地の奥の方がかなりバチになって不整形になってるということは先ほど申し上げました。だから、その部分を利用させてもらえるということになれば、この土地の利用、跡地活用、この土地を活用されるに当たっての支障になるような話にはならず、私が言ってるような形の進入路ができていないかと。あるいはまた、それに向かった話ができるのではないかと。これを思っていますと、当初位置のところ設置されたことに関して、話は通じるのではないかと。

そうすると、費用の点で、用地買収費なり、あるいは借地料の問題が若干また別の形で出てこようかと思えますけれども、そういったことの可能性というのはやっぱり追及すべきことではなかったというふうに思います。

そこまで検討された上で、それもあかんのやという話であれば、これはやむを得ないかなというふうに思うんですけど、その辺のところもちょっとやっぱり、そういう余地があったのではないかと。

しかし、継続費のことですので、そういう形の方で可能性が追及されて、そのことが可能になって1億円増やさないかん分が7,000万円で済んだとか5,000万円で済んだとかいうことになれ

ば、また後で逆に継続費の補正をされたらいいわけで、そういう形で今このままの状態で一応、良とはしたいと思えますけれども、けれどもそういう可能性についても十分検討をして頂く必要があるかというふうに、再検討をして頂く価値はあるというふうに思いますが、その辺のところ。素人考えですので、ちょっとそれはあかんのやということになるのかもしれないんですけど、一度、見解だけお聞かせ頂きたいと思えます。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 この個人の方の用地買収につきましては、過去に何度か交渉をさせて頂きまして、当初は地主さんと直接交渉をさせて頂いておりました。

そして、何回か交渉した中で、次に代理人の方と交渉をしてほしいということで、代理人の方と2回ほど交渉をさせて頂いた記憶がございます。その中で、代理人の方はこの土地を何とか有効利用したいんだということで、ある程度の土地活用を検討されておりました。

そういうことで、当初6メートルの幅を用地買収したいということをお願いしたんですけども、それについては無理であると。そして、もし買収となれば代替地という話も出ておりました。

そういうことから、協議を進めておりましたが、また今現在は代理人の方を除いて地主の方と直接話をしております。その中では借地という話は、以前にその話が終わっているのでもう無理なのかなというような考えでそのまま進んでくるわけなんですけども、仮に借地となっても今現在、駐車場、あるいはこの店舗の中で倉庫的に物置き場としてお貸しになっております。その辺の協議がどうなっていくのか、まだ未確定ではありますけれども、そういったことを考えますと、な

かなか今の時期で、元の位置で橋梁を設置し、そして借地が困難であれば、また位置を変えざるを得ないというような状況になってきますので、今回、概算で協議が詰まっておりますけれども、この変更の位置で継続費をお願いしたものであります。

○木村委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 そしたら百歩譲って、これ2月に間に合わせるとということの、この継続費の変更ということになると思うんですけど、結局これから将来にわたっても、いろいろ進めていく上で変更する可能性というのは先ほど継続費の変更もあり得るということ。特に、増額の方の変更はあり得るんだということをおっしゃってました。

今、考えられる増額の変更は、ある程度、福祉会館の分も入ってないとか、その他おっしゃってましたけれども、だけどころいった計画の変更に対してやるとするならば、やっぱり安い費用でできる可能性は、やっぱりとことんまで追及した上で、一応はこういう形ですけれども、将来そういう形で、可能になったときにはそういう形に変更、2月のスケジュール変更までしなくて、ちゃんと済むような可能性というのは、あるのではないのか。

いや、もう今決めたら2月までの分ですって、これ、金科玉条で進めないかんのやというような形で行かなければならんのかどうか、その辺はどうなんでしょうか。

○木村委員長 小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 今の工事費の額の件でございますけども、我々もこの額につきましては、やはり非常に高いと思っております。

ですから、先ほども大阪府、阪急とも

う一度、再度協議して、できるだけ安価な工事費でできないかというのを再精査してまいりたいと思っております。とりあえず2月の都市再生整備計画書の承認を頂いて、補助金を頂けるような状況にはしておきたい。工事発注するまでには、この工法がほんとにこれでいいのかどうかというのは再検討してまいる予定であります。以上です。

○木村委員長 山本善信委員がおっしゃっているように、この継続費は継続費として、今日、仮に承認されるとして、その後、地権者の方から協力された場合には変更することは可能なのかということもおっしゃっているので、その辺も含めて一遍、答弁を。中谷都市整備部理事。

○中谷都市整備部理事 山本委員がおっしゃるのは、よくわかります。地権者の方には、従来どおりの建設で隅っこをちょっと売って下さいというお願いはいたしておりません。

ただ、そういう方法で地権者が納得をして頂けるのかどうかという問題というのが1つ。

それと、従来の橋の位置で、このまま進んでどれくらい金額的に安くなるのか。その費用対効果というか、そういう値打ちがあるのかどうか。

私は、やっぱり歩道、自転車、単車が多分通るだろうと思っております。道は真っ直ぐの方がいいと、こういう思いがございます。そういうところも考え合わせまして、地主の方とももう一度接触した中で一度、検討する価値はあると思っております。

ただ、今回お願いしている分につきましては2月に可決したいと。それと、当然それがうまくいくのであれば、そういう方向で検討をしたいと考えます。以上です。

○木村委員長 山本委員、よろしいですか。

○山本善信委員 はい。

○木村委員長 では、柴田委員。

○柴田委員 その橋梁の話ですけども、たくさんの人から言われて私もよくわかる。しかも、これは22年の春、駅を開所するという事業も決まっていますから、やはりできるだけ速やかにその工事を進めてもらうような方向というものも、この委員会を通して、議会としても示していかないかというふうに思うんですが、ただ本会議でも少し他の議員からも質問されてましたが、この変更が余りにも大きいので、なぜかということに私も疑問を持ちます。

しかも仮設費に5,000万円ぐらいかかるというようなことになると、仮設費というのはあくまでも本体をフォローするためにつくらなければならない仮設費ということになると、そういうことを含めると、この工事費用の変更というのは非常に大きなものを持ってくるんだなというふうな感じがするんです。

先ほど、ボーリング調査ですね。これは、当初6メートルぐらいで、しかも実際に測ってみたら27メートルほど行かなければならんと。これは、ちょっと例を出しますけれども、大体、摂津市の地層というのは6メートルぐらいに少し硬い岩盤が何メートルかあるんです。それを貫通してしまうと、次に20数メートルまで行かないと次の硬い岩盤が出てこない。これは、摂津市全体の大体の地層なんです。

今回、こういうふうな、実は杭の深さを27メートルほど持っていかにいかにというのは、当初の計画の場所よりも軌道敷内へ持ってきたために生じた原因なのかどうかということも。そうでなけれ

ば、当初のところと、こちらへ移す、同じ地盤の続きの中で、なぜそれだけの変更がなされなければならないのか。これは、今、一方はコンクリートで一方は鉄でとやっていた物を今度は橋梁全部を鉄でやる。重量的なこと、幅のことを含めて、この深さが必要になってきたというのであれば、そういう説明もして頂かなければならないし。

当初の計画のところでは、阪急さんの方は一切関与せずにこちらの工法でできたけれども、今回は軌道敷の中へ持ってくるから阪急さんに随意契約といいますか、阪急さんの方でお願いして工事をしてもらわないかということも含めて、この費用が非常に概算が大きくなっていくんだというようなことが、先ほどもちょっと説明して頂いてますが、事実あるのであれば、それも具体的にそういうこともおっしゃって頂いて。

ただ、地主さんが土地の提供を拒まれたので、こちらへ来る。こちらへ来たために、その場所がそれ以上メリットのあるものが見つかるのか。やっぱり、メリットがない、仕方がないから、こちらへ来ざるを得なかったということであれば、再度やっぱり地主さんとの再交渉などもする道というのは全くないのかどうか。

最終的には、やっぱり費用の問題、単価の問題ということになるんですが、そのものをこっちへ持ってくるために9,000万円もお金が必要で、内容的に同じようなものにしかならないということであれば、それは考え方によったら、民間であれば少し地主さんとの、いろいろなことも含めてやっぱり交渉して、元の位置をキープするということもあり得るケースではないのかなというふうなことも感じます。

そういうことも含めて、一度今後、今

言われているのは、まだ再度大阪府も交えて再交渉をしていくということですから、考え方をずっと詰められるんだと思うんですが、その辺のことをもう少し十分把握して詰めてほしいなというふうに思います。

阪急さん、一生懸命頑張ってもらって正雀の正音寺踏切のときも、向こうに全面でお願いした工事でも2億5,000万円ぐらいかかっていますし、今、正雀の府道の隅切りのところも当初800万円ぐらいでできるというてたやつが、阪急さんからやっぱりできないということで1,000万円になって。しかも阪急さんに見落としがあったということで、幾らか補正してもらおうやないかというような話もあったそうですが、行政の方もそんな子どもの使いじゃあるまいし、ころころ変えられても困るということで阪急さんの方が与えられた1,000万円の中でその範囲の工事をしましょうということで、もう既に着工してることもありますので、阪急さんそのものも概算を出してもらおうときに、ある程度もう少しシビアなところをつかんでもらいたいというふうに私は思うんです。

概算というものの概念ですね。あくまでも概算というのは、我々もよく見積もりしますが、おおよその幅を言うという、それよりも上がったというということになりますと概算ということになると、少しお客さんに信頼を失ってしまうというようなことがあります。だから、概算というのはちょっとオーバー目の数字というのが出てくるんですが、当初の概算と実施費用との間に2倍も3倍も変わってくるというようなことになると、この概算そのものがどうかというようなことになりますので、概算というものを出されるときも慎重に調査をした中で出

してもらいたいなということも感じますので、ちょっとその辺いろいろ言いましたけども、考え方があったらお答え頂きたいと思います。

(「議事進行」と呼ぶ者あり)

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 前回も気になったんですが、委員の質問の中で、この委員会として南千里丘まちづくりの事業を進めていかなければならないというふうに前もおっしゃってるんですけども、私どもはこの南千里丘まちづくり計画については、凍結や見直しを含めて再検討をすべきだということを一貫して申し上げてきておりますので、ご質問の中でそういう言い方については、今後気をつけて頂きたいと思いますが、どうでしょうか。

○木村委員長 採決のときに態度表明ができますし、この辺は決して、川口委員なりが、それと同じような立場であったということにはならないと思いますので、その辺は今おっしゃったように柴田委員の方でも、そういう表現の仕方については今後は留意をしてもらおうということで処理したいと思います。

答弁できますか。小山都市整備部参事。

○小山都市整備部参事 今のご質問で土質の話、そして阪急に近づくことによって額が増額する。そして、用地交渉についてはもう一度、再度というご質問であったと思います。

やはりこの1億500万円の増額の一番大きな原因は、土質の支持層が当初7、8メートルから10メートルぐらいのところにある支持層で支持できるだろうという判断をしておりました。それが実際、河川に近づいた位置で土質を調査した中では非常に薄い。1メートルから2メートルぐらいではなかろうかと、そういうことから、そこでは支持層として扱えな

いだろうということで今回、25メートル付近にあるその支持層まで杭を伸ばしたということが一番大きな原因。

そして、それに伴って仮設も少しかたい位置に仮設を入れなければもたないということで、その浅い位置の硬い支持層ですけれども、そこに入れるための工法がかなりお金がかかるということで、一番の要因につきましては土質の原因かなと。

ただ、阪急の軌道敷に近づくということの原因もあります。ただ、それが今回の要因の最大の条件ではなくて、土質の方が一番、主に大きな増額の要因でなかろうかというふうに考えております。

そして、用地交渉につきましてですけれども、これにつきまして何とかがお願いできないかということで、再度交渉には伺おうと思っております。ただ、買収というのは今の段階では非常に困難ではなかろうかとは思っております。以上であります。

○木村委員長 柴田委員。

○柴田委員 先ほど川口委員から、私の発言が常にこの駅をやるという方向がありありと見えたような委員会発言が多いと、少し注意をしてくれということで、委員長の方からその辺も考えて委員会の発言をとということですから、私なりに十分それは、そういう方もおられるということも十分認識した上での発言を今後していきたいというふうに思います。

土質のことですけど、さっき、ちょっと事例を言いましたけども、この辺の土質というのは大体6メートルぐらいに少し硬い層が2メートルほどあるんです。それでだめな場合には24、5メートルまで掘らないかと。これは、私の経験からも言うんです。我々ぐらいの家ならば、大体6メートルぐらいのところへ何

本か杭を打ったら支えられるであろうと。しかし、重量的な構造物が来る場合は、恐らくそういうものではどうにもいかない。まして、こういう軌道敷の周辺であれば、当初から27メートルというのは常識的な杭の深さではないかと私は思うんです。

それを6、7メートルでいけるんではないかという判断をされたところに少しこの土質に対する見方の、プロがされたのか行政がされたのか、誰がされたのか知りませんが、摂津市のこの周辺の土質を考えると、基本としてそういうものがあるということが認識できておれば、やはり27メートルまでいっておかないと、将来の鉄道の近隣でもあるし、いろいろなことがあるからということが本来考えられるべきではなかったのかということをお尋ねしたいから聞いたわけでありまして、まあまあそれはできるだけ深く掘らなくてもいいところを、ばかほど入れることも要りませんから7メートルでいけるということが確実なデータの中で当初から出てたのであれば、それはそれを是として進まれたらいいけれども、今回そのものがだめになって土質上28メートルまでいかなければならない、それが大きな設計変更というか、この費用変更の原因になっているということを言われたので、私は少しそういう自分の持っている考えを含めて言うので、これもそうだからといって「何を考えてたのか」ということではなく、今そういうふうな状況下であるので、今後土質を考えると、そういうことも一つ参考にしてもらえればありがたいというふうに思います。

もう、これ以上のことは言いませんので、ひとつできるだけいい方向で努力をして頂きたいということをお願いして質

問を終わります。

○木村委員長 ほかにありませんか。

質疑を打ち切る前に、先ほど副市長がおっしゃったことがすべてですけれども、やはり阪急は随意契約でやられる。摂津市だけではなしに国も府も市も、ほとんどやっぱり随意契約から一般競争入札に変わってるこのご時世の中で、やっぱり議会ではその形の金額では、なかなか納得してもらえないということを強く申し入れをされて阪急に再考を促してもらうということを委員長の方から申し上げて、以上で質疑を終わります。

暫時、休憩します。

(午後2時32分 休憩)

(午後2時33分 再開)

○木村委員長 再開いたします。

討論はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村委員長 討論なしと認め、採決します。

議案第56号所管分について、可決することに賛成の方の挙手を求めます。

(挙手する者あり)

○木村委員長 賛成多数。よって、本件は可決すべきものと決定をいたしました。

暫時、休憩します。

(午後2時34分 休憩)

(午後2時38分 再開)

○木村委員長 再開します。

吹田操車場跡地利用問題について説明を願います。山脇都市整備部長。

○山脇都市整備部長 本委員会をもって頂きまして、まことにありがとうございます。

それでは、今、お手元に配付いたしました基本協定案につきましてご説明をさせていただきます。

この基本協定書につきましては、去る11月9日に関係6者で締結いたしまし

た吹田操車場跡地地区の整備に関する基本協定書に基づきまして、（仮称）摂津市千里丘4丁目地区防災公園街区整備事業に関する基本的な事項について、摂津市と都市機構との2者において協定を締結するものであります。

第1条は、目的について記載いたしております。防災公園街区整備事業は、防災公園と周辺市街地の整備を一体的に行うことにより、周辺地域の防災機能の強化を図ることを目的としております。

次に、第2条では用語の定義について記載いたしております。防災公園街区整備事業とは、防災公園の整備と周辺の市街地の整備改善を一体的に行い、都市の防災機能の向上を図る事業であります。

防災公園とは、1の広域防災拠点、2の広域避難地、3の一次避難地、4の避難路などの機能を有する都市公園としており、今回は3の一次避難地の機能を有する都市公園として整備するものであります。

次に、第3条では事業区域について記載いたしております。事業区域につきましては、最終ページに図面を添付いたしておりますので、ごらん頂きたいと思っております。

防災公園街区整備事業の区域は、斜線で示しております防災公園部分約1.1ヘクタールと一点斜線で示しております市街地部分約7.1ヘクタールを合わせた約8.2ヘクタールの区域としております。

続きまして、2ページ目でございます。

第4条では、事業内容について記載いたしております。

第1項では防災公園部分につきまして、一次避難地の機能を有する防災公園として整備を行うものとしております。

市街地部分につきましては、土地区画

整理事業により、都市基盤の整備を行うものとしております。

第2項では、当該事業につきましては防災公園部分、単独では実施できないため、土地区画整理事業とあわせて実施するものとしております。

次に、第5条では防災公園部分の土地取得について記載いたしております。

第1項では、土地の取得につきましては、第7条2項の同意書の提出後に取得するものとしております。

第2項では、本協定締結後に土地取得について協議を開始するものとしております。

第3項では、公園用地の取得価格につきましては、あらかじめ市と協議をするものとしております。

第4項では、公園用地の取得時期につきましては、全体基本協定第6条の規定に従うものとしております。都市計画決定の告示日までに取得するものとしております。

次に、第6条では防災公園部分の位置付け等について記載いたしております。

第1項では、平成20年7月を目途に都市計画決定を行うものとしております。

第2項では、防災公園の整備を都市計画事業として施行するため、国土交通大臣の承認を申請するものとしております。

第3項では、平成27年3月を目途に摂津市地域防災計画に位置づけるものとしており、地域防災計画では一次避難地として位置づける予定をしております。

次に、第7条では防災公園の整備について記載いたしております。

第1項では、都市機構は市にかわり防災公園の整備を行うものとしております。

第2項では、市は施行について議会の議決を経て同意書を提出するものとしております。

第3項では、都市機構は工事完了公告の翌日に公園施設、及び公園用地の所有権移転を行った上、引き渡しを行うものとしております。

第4項では、工事完了公告を平成27年3月を目途としております。

第5項では、市が都市機構に支払う負担額は、都市機構が防災公園部分の整備に要した費用から、都市機構が受領した国庫補助金の額を差し引いた額とするものとしております。

第6項では、用地取得費につきましても市負担分のうち、記載する金額を差し引いた残額のうち、別途締結する全体協定において定める金額について、都市機構と割賦契約を締結した上、公園用地の引き渡し後20年間の無利子の割賦による支払いができるものとしております。

第7項では、年度別の整備計画、費用負担方法、役割分担など詳細につきましては別途定めるものとしております。

次に、第8条では固定資産税などの取り扱いについて記載いたしております。都市機構が取得する公園用地につきましては、地方税法に基づき固定資産税及び都市計画税を非課税とするものとしております。

次に、第9条では埋蔵文化財調査などの実施に要した費用等の負担について記載いたしております。

第1項では、公園の整備において文化財保護法により埋蔵文化財調査を行う必要が生じた場合には、調査等に必要な費用は市が負担するものとしております。

第2項では、土壌汚染対策法に基づき、調査、対策を行う必要が生じた場合は、全体基本協定に基づき、所有者に実施させるものとしております。ただし、それを超える調査を実施する必要があるときは、市と都市機構が協議の上、決定する

ものとし、土地所有者が費用負担を負わない場合は市が負担するものとしております。

次に、第10条では方針転換等について記載いたしております。市の方針転換その他都市機構の責めによらない理由により事業の目的を達成する見込みがないと双方が判断した場合につきましては、市は都市機構が当該事業に要した費用を補償するものとしており、都市機構において公園用地が取得済の場合は、市が取得するものとしております。

次に、第11条ではその他といたしまして、本協定に定めのない事項などにつきましては、市と都市機構が協議して定めるものとしております。

以上が協定書の内容についての説明でございます。

次に、防災公園整備の考えかたにつきまして、少し補足説明をさせていただきます。

吹田操車場跡地地区につきましては、総合計画などにおいてはスポーツ、レクリエーションなどの機能の導入を図っていくものとされており、また千里丘4丁目、7丁目地域では、一次避難地への避難圏域から一部外れる地域もあることから一次避難地として利用可能な公園整備を検討してきたものであります。

今回、防災公園を整備することでクリーンセンター北側にあります山田川公園の機能を廃止したいと考えております。山田川公園の取り扱いにつきましては、防災公園が整備できた段階で閉鎖するものとし、土地の取り扱いにつきましては正雀処理場跡地のまちづくりなどとあわせ、処分を検討していきたいと考えております。

次に、用地の単価についてでございますが、鉄道機構より提示がございまして、平方メートル当たり4万円台の提示がご

ございました。この埋蔵文化財調査の取り扱いが、まだ鉄道機構と決まっていないために単価、用地の決定までには今後数か月を要するものと考えております。以上でございます。

○木村委員長 説明が終わりました。質疑を受けます。嶋野委員。

○嶋野委員 何点かご質問をさせていただきますと思います。

まず、本日この特別委員会に基本協定書の案をお示し頂きまして、この内容でされるのかなど。大体、いつごろを考えておられるのか。それが当初のタイムスケジュールと照らし合わせまして順調に動いているのかということにつきまして、まず確認をさせていただきますと思います。

それと、先ほど部長からご説明を頂きまして、一時避難地として想定する部分であるという説明があったわけなんですけれども、そうすればこの吹操跡地に新たに住まれる方々の広域避難地は、どこになるのかということです。そのことについてもお聞かせをいただきたいというように思います。

それと、第6条の第3項ですけれども、平成27年3月をめどとして地域防災計画に位置づけていくというように載っておりますけれども、第6条第1項は平成20年7月を一つのめどとして計画決定が打たれるということなんですけれども、この7年ほどの差というのはどうということなのかお聞かせ頂きたいと思えます。

○木村委員長 土井まちづくり支援課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、ご質問にお答えさせていただきます。

まず最初のいつごろ協定を結ぶのかということなんですけれども、きょう、案をお示しさせて頂きました。URとは、ほぼこの内容で既に協議済でございますので、

これから早々にお互い協定を結びたいというふうに考えております。

時期につきましては、予定どおり進んでおるとして頂いて結構かというふうに考えております。

次に、今回整備します公園が一時避難地ということなんですけれども、では広域避難地はということなんですけれども、摂津市域での広域避難地は淀川とこちらの北側につきましては万博というふうに位置づけられております。

それと、6条3項の20年7月と位置づけるまでの間ということなんですけれども、20年7月には都市計画決定を行いまして、この部分に公園を整備するというのを都市計画的に位置づけるものでございます。

それと、最終的に地域防災計画に位置づけるといいますのは、当然、公園ができ上がってからという形の中で若干期間があります。本来はもう少し短いんですけれども、ここはちょっと特殊なケースでありまして、23年の春にならないと更地にならない。鉄道の線路がなくなることから、20年7月に都市計画決定をやりましても、工事そのものが具体的に着手できるのが23年となることから都市計画決定から完成まで、一般よりも少し期間が長いというような状況になっております。以上です。

○木村委員長 ほかに。柴田委員。

○柴田委員 今、この売却費用が平方メートル当たり4万円という提示が出たと言っていますが、これはこの防災公園の用地の部分に限ってですか。それとも8.2ヘクタール全部をその値段でということなんですか、ちょっとその辺がわからなかったのです。

それから、この用地の価格については当初からいろいろ紆余曲折あって、八尾

市が10万円で売れたとか、それから岸田さんの市長時代に一定の交渉をされて、少なくとも5万円以下でないとしたらというような交渉過程があったり、また埋蔵文化財が出てきて、その費用なんかが出てきたら、むしろただでもらってでも、ええかげんなもんだなというようなこともいろいろあったけれども、最終的に向こうから出てきたのが、いろいろ向こうなりに判断されて「平方メートル当たり4万円」でいかがですかということで提示されてきたというふうに理解しているのかどうか、それだけちょっと。

○木村委員長 山脇都市整備部長。

○山脇都市整備部長 最初に申し上げました平方メートル当たり4万円台の件でございますけれど、これは場所等によって4万円台の中でも若干差がありますということをおっしゃっています。

2点目の件につきましては、これは従前から基本協定なり、また着手合意の中でもまちづくりに資する価格というのを両市ともに、それぞれの鉄道機構の方へ申し入れた中でこういう結果になってきているというふうに考えております。

○木村委員長 柴田委員。

○柴田委員 それから関連して説明があったんですけども、今あるし尿処理場の横の公園、これはし尿処理場の整備とあわせて考えていくというふうにおっしゃっていますが、この広さは大体どれくらいあるんですか。

これはちょっと大阪府が吹田市に処理場を持ってくるときに、摂津市はあの公園を、確か井上一成氏の市長時代に頂いたと。それ以外にちょっとお金を頂いて、その費用で市民プールを建てられたというような経緯があったようなことを過去に聞かせて頂いたことがあって、そういう名残の地域のための公園だということ

で、今まであそこでの一定の役割を果たしてきた公園だと思うんですが、今回、1. 1ヘクタールの防災公園ができれば、それもこの公園で包括できるという考え方の中で、むしろこの公園を有効な活用をした方がいいんじゃないかということでの考えを巡らされていると思うんですが、その辺、地域との関連もあるんで、どういうふうにお考えになっているのか。どれくらいの広さがあるのか、わかれば教えて頂きたい。

○木村委員長 土井まちづくり支援課長。

○土井まちづくり支援課長 公園の面積ですけれども、約3,000平方メートルぐらいの面積がございます。先ほどの山田川公園の取り扱いなんですけれども、3,000平方メートルの面積では一時避難地になり得ない公園です。

今回、先ほど最初の説明でもさせて頂きましたように、この地域、そういう一時避難地となり得る公園から半径500メートルで円を書いてまいります。それにちょうど、今、公園のある部分が一部抜ける場所があるという形なので、山田川公園、おっしゃってますように地域で今まで使われてきた公園ですけれども、それを吹田操車場の方で1ヘクタール以上の公園とすることで一時避難地となり得る公園として整備することができると。

公園、たくさん残せば本当はいいんでしょうけれども、公園を買収してまで整備するというのは、なかなか今の市の財政事情でも厳しいものがあるという形の中で集約しながら一時避難地の機能を持った公園を整備してまいりたいというふうに考えております。

地元につきましては、これから都市計画決定等の手続で地元でいろいろとご説明にあがることあると思いますけれども、そのときにはあわせて説明をしてま

いりたいというふうに考えております。
以上です。

○柴田委員 もう、それで結構です。

○木村委員長 ほかにありませんか。はい、川口委員。

○川口委員 山田川公園の機能を廃止するというのは、何でするんですか。今、山田川公園と言いますと、今、千里丘の子どもたちは、なかなか広場がないので、そこでサッカーの練習をしたり、遊具というのはないんですけれども、子どもたちの貴重な遊び場になっているわけです。これが防災公園と言いますと、また位置づけも変わってくると思うんです。なぜ、それを廃止しなければならないのか、まずこれをお聞きしたいと思います。

それから、防災公園ができるのは大変結構なんですけれども、防災公園の整備をURがしていくということなんです、この詳しい工事の中身については、どんな、例えば土地区画整理みたいな、そういうのが発生するのか。そういうことは、どうなのか、今資料を読んでみえますが教えてください。

それから、文化財の調査なんですけれども、これについては今後どういうふうな方向で進んでいくのか。これは、以前から明和池遺跡を保存する会とか、そういう団体の方達からも貴重な吹田操車場遺跡ということで、いろいろな遺構や遺物があるということで貨物ターミナルをつくることで破壊、つぶされてしまうのではないかという、そういう中でたびたび要望が出されていると思うんです。この件については、どういうふうにしていくとされるのか。

貴重な文化財が出た場合には、これは摂津市が全額負担をすると、そういうことになるわけなんですけれども、このことについてどういう状況になっていくのか。

吹田市は60か所、その調査を行う。摂津市は、聞くところによりますと40か所、文化財調査をしたいというような方向が出されているようですけれども、その中身をお聞きしたいと思います。

それから、あとの7.1ヘクタールの部分ですけれども、防災公園ができるということで本当に貴重な避難地ができるということです。今、買収単価が出ましたけれども、本来これは国民の皆さんから土地を供出して頂いて、国民の財産だという、私たちはそういう考えなんです。

ですから、こういうのは、ほんとに無償で提供してもらえるように、もっと交渉して頂きたいと、そういうふうに思いますけれども、その点はどうでしょうか。

○木村委員長 土井まちづくり支援課長。

○土井まちづくり支援課長 山田川公園の機能廃止ということなんですけれども、先ほどもご答弁させて頂きましたように、今、3,000平方メートルの公園ですので一時避難地にもなり得ない小さな公園という形で、できるだけ一時避難地として機能するような公園を整備していきたいという形の中で、集約させて頂きたいということです。

防災公園と言いますと、何か特別な公園のような聞こえ方をするんですけれども、公園そのものは都市公園。一時避難地としてなり得る都市公園です。摂津市域にも都市公園はたくさんあります。それらの1ヘクタール以上ある公園は、一時避難地の公園として位置づけられています。

ただし、今までの公園では、なかなか緊急時の防災に対応した例えば防火水槽とか、ベンチを外しますとそこで火がたけるというような施設。また、臨時の仮設トイレ等というのは、まだ摂津市域で

整備されているところはほとんどないというふうに考えております。

阪神・淡路大震災以降、そういう公園の必要性がありまして、その中で防災機能を持った都市公園という形ですので、あくまで特殊な公園ではなくて、緊急時にはそういう利用ができる公園というふうにご理解して頂きたいというふうに思っております。

URの整備についてですけれども、協定書の裏にも図面をお示しさせて頂いているんですけれども、防災公園というのはこの斜線の部分であります。以前に説明させて頂いた点々で示しておりますところが区画整理事業です。ですから、この斜線の部分がすべて公園になると。1ヘクタールが公園になるということです。通常、区画整理で減歩というのが発生しますけれども、この公園の約1.1ヘクタールについては減歩が発生せずに、そのまま1.1ヘクタールが公園となるというふうにご理解して頂きたいと思っております。

次に、文化財ですけれども、吹田で60か所、摂津市域でも40か所程度、話をしていたんですけれども、今、現場の確認をしております。そうすると、やはり線路があってできないとか、既に資材置き場があってできないという中で、できる範囲内で文化財がどのような状況であるかというのを確認するための調査を鉄道機構側が既に発注し、3月めどを目標に、まだ具体的な調査には入っておりませんが、今後調査をされる予定であります。

この結果、今の場合は面積に対して1%も試掘できないようなレベルで、どのぐらいのところに、どの程度の文化財があるかという通常の確認調査のもう1つ事前、予備調査的な調査というふうにご

理解頂いたらいいと思います。

この公園の中で、例えばトイレとか防火水槽を掘らなければならないというふうになりますと、教育委員会とも話をさせて頂きまして、その部分については教育委員会が試掘が必要、調査が必要ということになれば、そこで文化財の調査をさせて頂くことになります。

また、その中でどのような文化財が出てくるかわかりませんが、文化財が出たときには教育委員会とも相談をしながら、その取り扱いを対応してまいりたいというふうに考えております。

価格のお話ですけれども、我々としてはまちづくりに資する価格という形の中で一般価格ではなくて、ここにこういう公園をつくり、まちづくりをしていきたいという形の中で交渉していった結果、4万円台と、価格はまだこれからもう少し変動すると思っておりますけれども、そういう価格が出てまいっているというふうに考えております。

当然、無償で頂けたら、それにこしたことはないと考えておりますけれども、現在我々としましては提示価格がまちづくりに資する価格。妥当という変な言い方になりますけれども、決してむちゃな価格を提示されているのではないのかなというふうに考えております。

まだ、これから文化財の取り扱いについては決まっておりますので、この4万円台の価格がもう少し変わってくる可能性というのは、まだあるというふうに考えております。以上です。

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 防災公園、結構なんです。ただ、さっきも聞いたように山田公園の、今、防災公園と比べたら大変小さいんですけれども、それをなぜ廃止しなければいけないのかということなんです。そ

れをお聞きしてるんです。

統合して、すぐそばにできるからということなんでしょうか。ほかにありませんもんね。そのことをお聞きしてるんです。

防災公園、結構なんですよ、つくって頂いたら。それをお聞きしておりますので、なぜ、なくさなければならないのかということなんです。一時避難地、防災公園で結構です。

でも、空地とか、さっきも言いましたように子どもたちの遊び場としても今、有効に子どもたちが使ってると思うんです。いろいろ、なかなか子ども1人では行かせられないとか、そういう声はあるんですけれども、そういう意味でお聞きしております。

ここをつくるから、この山田川公園をなぜつぶさなければならないのかということをお聞きしてますので、なぜ置いておくという方向にはならなかったのか、そのことをお聞きしております。よろしくお願いいたします。

それから、URというのは、この防災公園の整備だけで、あとの残りの部分もやはり関与してこられるのか。その辺については、どういうことになるのか。

例えば、この中を通る道路、区画整理事業とか、そういうところ辺では、どんなふうな、摂津市とURとの関係になってくるのか。今回は、この公園の整備ということに関する基本協定なんですけれども、当然、防災公園に行く道とかが必要になりますよね。そうなりますと、どういう道路なんかを取りつけようとされるのか。

公園だけ、ポンとここにあっても行く道がなかったら行けないわけですね、だれも。その辺のところは、どんなふうになっていくのかお聞きしたいと思います。

○木村委員長 山脇都市整備部長。

○山脇都市整備部長 1点目の何で廃止しなければならないのかという点でございますけれども、今回、防災公園を整備します。確かに、防災機能を持った公園ということで、先ほど土井の方から言いました例えば防火水槽でありますとか、備蓄倉庫、また非常トイレ、いろいろ防災に関連の機能を有した施設を入れるんですけれども、まずその前に都市公園ということで通常、広場、花壇、トイレとか、今、山田川公園にあります遊具以上のものが、こちらの方に配置できるというふうに考えておりますので、この近傍地の中で同等の機能を有する公園が新たに整備されるということで、山田川公園の廃止を考えておるところでございます。

○木村委員長 土井まちづくり支援課長。

○土井まちづくり支援課長 URによりますまちづくりについてでございますけれども、今、ご説明させて頂いてますのは裏の図面の中にある斜線部分の公園部分をURが整備します。

点々の部分につきましては、吹田市域もあわせましてUR都市機構が土地区画整理事業において整備をされることとなります。

主な道路としましては、摂津の千里丘駅から今、細い道が続いておるんですけれども、そこの道を拡幅しまして、ずっと吹田市域まで両市をつなぐ、この地域の主要な道路という形の中で整備をさせて頂きたいと思っております。

摂津市域では、道路幅員、今、14メートルを計画させて頂いておまして、歩道が3.5メートル、車道が1車線3メートル3メートル、排水を入れまして車道部分が合計7メートル。合計の14メートルの道路を千里丘から吹田市域へ向けて整備してまいりたいと。

若干、この中でオレンジで示してるところなんですけれども、あと区画道路としまして、ちょうど今の処理場の横の道からここの街区、黄色のところの街区なんですけれども、幅が広いので南側にも道路を整備したいと思っております。これは、車道6メートルの道路を入れようと思っております。

それと、あとはこの地域に入ってくる道路、千里丘から吹田の豊中岸部線まで車が安心して走れるような道路が、なかなかございませんので、今現在山田川の横に44号線、今、JR貨物が工事用車両を入れる道路として歩道整備された道路がございますけれども、それが今ちょうど処理場の手前まで来ておりまして、それから処理場の中を通過して吹操の中に入っております。

この部分をここの処理場の整備とあわせて、両サイドに歩道を整備された14メートルの道路で接続してまいりたいと。

今回、区画整理の中では処理場が具体的にその区域に入っておりませんのでできませんけれども、処理場の土地利用のときには、それとあわせて道路整備をしてまいりたいというふうに考えております。以上です。

○木村委員長 川口委員。

○川口委員 今、公園の部分、近傍地であるのでということなんですけれども、そのあとの山田川の公園のことをどうされるのかよくわからないんですけれども、そういう大きな公園ができて、できたらそういう空地は残して頂きたいなと。

子どもたちが、なれ親しんでいるという公園ですので、地元の人たちの声なんかもよく聞いて頂いて、決定してしまおうのではなくて、お願いしたいなと思えます。

それから今、ずっと道路の状況をおっしゃったんですけれども、さっきも言いましたように、この場所というのは埋蔵文化財の包蔵地としては明和池遺跡やたくさんの遺構や遺跡があると言われております。今後の開発、東部拠点開発なんかとも吹田とセットになってくると思うんですけれども、高層住宅であるとか、そういうような計画もちょっと聞こえてきております。

そういう、かなり大きな道路をつくるということで開発が、またその周辺は進んでいくのかなとも思うんですけれども、貴重な遺跡を残して、細長いこういう土地ですけれども、やはり緑がない摂津市ですので自然の、箕面みたいに水と緑、そういうのではなくて、ほんとに自然を大切にするような、そういう自然公園的な防災公園を延長するような形で自然に配慮した、南千里丘では本当に環境に配慮したまちをつくらうとしているわけですから、余りにも大きな道路が通るとか、そういうのではなくて、歩行者であるとか、高齢者であるとか、障害者であるとか、そういう人たちが本当に憩えるような、そういう市民の憩える公園整備的なふうになればいいなと思えますので、ぜひそういうように要望しておきたいと思えます。

○木村委員長 さっき、平方メートル当たり4万円の話が川口委員の方から質問がありましたが、これはまだ契約するまでは、ある程度若干交渉の余地はありますね。

だから、そういう点で先ほど川口委員の方から、もともと国民がただで提供したという話もあるんですけれども、これは今、赤字ローカル線が廃止をされているような路線については来てもらうために国民が用地を提供し、労務も提供して、

できていったという経緯があります。

しかし、東海道線も同じような状態か
という、決して、私はそうではないと
思うし、その辺のことは十分認識をしな
がら交渉しないと、恥をかいてはいけま
せんので、その辺をちょっと念頭に置いて交渉をしてください。

ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村委員長 以上で、本委員会を閉会
します。

(午後3時15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 木村勝彦

駅前等再開発特別委員会

委員 柴田繁勝