

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成 2 2 年 2 月 2 2 日

摂 津 市 議 会

目 次

駅前等再開発特別委員会

2月22日

会議日時、場所、出席委員、説明のため出席した者、出席した議会事務局 職員、案件	1
開会の宣告	2
副市長あいさつ	
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（野口博委員）	
阪急京都線連続立体交差化について	8
説明（都市整備部長、長江都市計画課参事）	
南千里丘まちづくりについて	12
説明（都市整備部長、西川都市計画課参事） 質問（野口博委員、原田平議員）	
閉会の宣告	18

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成22年2月22日(月) 午後1時 2分 開会
午後2時18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	藤浦雅彦	委員	大澤千恵子
委員	渡辺慎吾	委員	森内一歳	委員	原田平
委員	野口博				

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

副市長	小野吉孝				
都市整備部長	中谷久夫	同部次長	長野俊郎	同部参事	小山和重
まちづくり支援課長	土井正治	同課参事	浅田直廣	都市計画課長	新留清志
同課参事	長江雅彦	同課参事	西川 聡		

1. 出席した議会事務局職員

事務局局次長 藤井智哉 同局書記 杉本 徹

1. 案件

- ・吹田操車場跡地利用問題について(吹田貨物ターミナル駅の工事工程について)
- ・阪急京都線連続立体交差化について
- ・南千里丘まちづくりについて(地区計画変更について)

(午後1時2分 開会)

○木村勝彦委員長 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。

小野副市長。

○小野副市長 本日、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。

本日の案件は3点ございます。お手元の資料にございますように、1点は、吹田の貨物ターミナル駅の工事工程につきましてでございます。2点目は、阪急京都線の連続立体交差事業についての今日の状況と、3点目は、南千里丘まちづくり事業にかかります地区計画の変更につきましての説明をさせていただきたいと思っております。

部長以下関係課長で説明いたしますので、よろしくお願い申し上げます。

○木村勝彦委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、森内委員を指名します。

本件の案件のうち、まず吹田操車場跡地利用問題について説明をお願いします。

中谷都市整備部長。

○中谷都市整備部長 きょうはお忙しい中、時間をとっていただきましてありがとうございます。

それでは、早速最初の案件、吹田操車場跡地利用問題、吹田貨物ターミナル駅の工事工程ということでご案内をさせていただいておりますが、去る2月15日に鉄道・運輸機構の松岡理事並びに増田西日本支社長が森山市長を訪問され、吹田貨物ターミナルの開業は平成23年春を目指し工事を進めてまいりましたが、再検証した結果、現時点では吹田貨物駅の開業は2年おくれの平成25年春になる見込みである旨の申し出がされました。

この機会に皆様にご報告をさせていただきます。

なお、おくれる理由や本市のまちづくりへの影響等につきましては、担当参事から説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

○木村勝彦委員長 浅田参事。

○浅田まちづくり支援課参事 それでは、吹田操車場跡地での吹田貨物ターミナル駅(仮称)の工事工程について、資料に沿ってご説明をさせていただきます。

吹田貨物ターミナル駅整備につきましては、平成18年の着手合意協定の締結を受け、平成23年春の開業を目指し進めてまいりましたが、平成22年2月15日、鉄道機構から市長に対しまして開業がおくれる旨の報告があったものでございます。

また、同日、鉄道機構から報道提供され、翌2月16日には新聞各紙で報道されたところでございます。

鉄道機構からの文書を資料1の1ページに添付しておりますのでごらんください。

内容としましては、これまでの進捗状況を踏まえ検証した結果、貨物駅の開業が平成25年春の見込みとなったということでございます。

その主な理由としましては、文化財確認調査により埋蔵文化財包蔵地の範囲が工事の進捗に伴い拡大して指定され、文化財調査に時間を要したということでございます。

また、吹田操車場跡地まちづくりへの影響を最小限とするため、新たな線路切換えを追加することで一部を除きまして当初予定どおり平成23年春には全面的に工事着手が可能となるといった内容でございます。

また、鉄道機構としましても、今後も

工期短縮に努め、まちづくり事業との調整を図るものとしております。

資料2ページをごらんください。ここでは吹田操車場跡地での工事工程を示しております。貨物駅本体工事につきましては、区画整理事業への影響を最小限とするよう平成22年度半ばぐらいに新たな鉄道の切替工事を行うことにより、平成23年度からの本格的な区画整理事業の基盤整備工事が可能となります。

その後、平成24年秋ごろに鉄道の最終切替を行い、貨物駅本体、貨物専用道路が完成した平成25年春の開業予定となります。

3段目の岸辺駅橋上駅舎と南北自由通路につきましては、平成22年度から本格着手する予定となっております。そして、平成24年春に橋上駅舎自由通路の供用が可能となり、その後、既設の駅施設の取り壊し及び駅舎工事等を行い、平成25年度半ばぐらいに橋上駅舎が完成する予定となっております。

4段目の区画整理事業につきましては、平成21年度から22年度は吹田市域の駅前広場工事を行う予定でございます。摂津市域につきましては、平成22年度の新たな鉄道切替と既設線路の撤去が行われた後、当初の予定どおり平成23年度から本格的な工事着手が可能となります。

千里丘2丁目、3丁目につきましては、鉄道最終切替を平成24年度に行い、平成25年度以降の着手となりますが、区画整理事業全体としての当初予定どおりの平成27年度の完成を予定してございます。

防災公園街区整備事業につきましては、予定どおりの平成23年度から26年度の整備予定となっております。

以上のことから、今回、吹田貨物ター

ミナル駅の開業延期が発表されましたが、区画整理事業全体といたしましては大きくは影響のないものと考えてございます。

今後につきましても、事業者である都市再生機構とも協議調整を行い、区画整理事業への影響がないような形で鉄道機構との工程調整を進めていきたいと考えております。

最後になりましたが、国立循環器病センターに係る主な経過を3ページに示させていただきます。

最近の状況といたしましては、平成22年4月の独立行政法人化に向けまして理事長の公募が行われ、平成22年1月19日の理事長選考委員会の開催を経て2月2日に国立循環器病センターの総長が理事長予定者としての辞令を交付されました。

今後は、理事長が平成22年4月の独立行政法人化に向けて運営に関する中期計画を作成し、所管大臣に提出する予定と聞いております。

以上で、吹田操車場跡地に関する報告とさせていただきます。

○木村勝彦委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたらお受けします。

野口委員。

○野口博委員 簡単な説明だったと思うんですけども、もっと詳しく、いわゆる貨物駅として出発する開業が2年延期という問題について、もう少しきちっと説明をいただきたいと思うんです。その点から幾つかお尋ねしたいと思うんです。

最初に、今最大の理由として、埋蔵物の発掘がまだまだ済んでないと、拡大されたというのが最大の理由で、新聞報道も今の説明でもそうだと思うんですけども、その最大の理由の問題について、もう少し本当にそうなのかと。というのは、

これまで埋蔵物の問題については、いろんな角度から吹田操車場遺跡ということ指定もされて、歴史的にも大事な場所でもありますから、その埋蔵物を生かしたまちづくりという点も含めていろいろ物を言うてきました。それに対していわゆる1回掘って埋めると、一部は保存するという対応されてきましたけども、そういうこれまでの姿勢からすれば、この埋蔵物の問題について、そのことを理由としておくれるということに直結しないという気がしますし、これまで専用道路にしても、当然、平成23年春にオープンするというのでそのための埋蔵物発掘の計画もあったわけで、なぜこの時期にそのことを理由として2年延期という理由になるのかちょっと理解しがたい面もありますので、少しわかるように説明いただきたい。

新聞報道の一番右下に、産経新聞のここに書いています。梅田の貨物駅、北ヤードの問題にちょっと触れているんですね。1期は3月までに着工するというので書いてますけども、2期工事、いわゆる梅田貨物駅の移転に係る2期区域については、計画自体が検討段階なので影響ないと話してはいますが、2期は全然決まってないということでもあります。そういう点も含めれば、この延期の最大の問題が、いわゆる梅田貨物駅の用地に進出する問題、中身がまだまだ不透明で、そんなに急がなくてもよいということにも考えられますので、改めてもう一度2年延期された最大の問題についてわかるようにご説明いただきたいと。これが第1点です。

それと、きょういただいた資料1の1枚目の一番下に、なお、ご購入いただいた機構土地の引渡し日を延長する場合の扱いについては、土地売買契約書等に基

づき適切に対応する所存でありますと書いています。吹田の方も摂津と同じく保留地の用地を買ってこの計画を進めようとしています。摂津も同じく14億円の予算を組んで一応契約はしておりますけども、この2行の内容についてどうなるのかと。ちなみに吹田の方では、引き渡しの日時の変更によって違約金として1億円を考えているという、そういう話もされている分もありますので、摂津は10億円の出資を一応して土地を買収しておりますけども、その辺の引渡し問題についてどういうふうに理解したらいいのか、2点目としてお答えいただきたい。

それと、以前、昨年いろいろクリーンセンター問題とか、いろんな吹操跡地のまちづくり全体の進め方にかかわる問題で、まちづくり計画委員会だとか、促進協議会とか、そういう絡みの話をさせていただいたこともあります。その後、両市長の会談も行われたりしてクリーンセンター問題も含めて今動いていると思いますけども、吹田の方が、いわゆる国循問題と吹田市民病院の移転問題を絡めて幾つか論議がされておるわけですね。

吹田の市民病院の移転問題については、今年度1,500万円の予算が組まれて基本計画、基本構想を練っていくという予定であります。吹田側の考えは、いわゆる吹操跡地の岸部周辺東部計画区域に持っていくのか、吹田市域のJR片山官舎に持っていくのか、いろんな議論があるそうでもありますけども、この吹操跡地を一つの焦点と絞ってそういう動きが出ておりますけども、また国循問題についても、この後、橋本総長が理事長に決まりましたので、10月までに政府に対して国循として中期計画を出していくという流れになります。

そこで、この間のヒアリング等々では、

新しい理事長のもとでいわゆる吹操跡地への移転問題を中期計画に織り込んでいくという内容を含めて国にも上げていくそうでありますが、そういうような吹田市民病院や国循問題について、吹田市の動きについてもう少しわかる範囲であれば教えていただきたい。

以上3点です。

○木村勝彦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 それでは、ご質問に答弁させていただきます。

まず、遅延の理由ということですが、埋蔵文化財の調査ですが、もともとおっしゃっていましたように吹田操車場跡地、埋蔵文化財の包蔵地という指定をされております。大体この地図で吹田の黄色の部分ぐらいまで埋蔵文化財という形で指定されております。

今回、追加になったといいますのは、ちょっと図面ありませんけれども、吹田の出口のそこへ行く専用道路について、当初は埋蔵文化財の包蔵地という指定はございませんでした。

当然、専用道の工事をしていきますので、その部分の試掘調査をされた段階で新たに埋蔵文化財が見つかったという形で教育委員会で検討されて、新たにそこを包蔵地として拡大指定をされていったと。順次拡大指定をされていって、ほぼ専用道の全域が埋蔵文化財の包蔵地という形で、当初計画していなかったところも新たに埋蔵文化財の調査が必要になったというのが、今回1ページの資料に出させていただきます。主な理由を埋蔵文化財の調査区域が拡大したものであるというふうになっております。

ただ、これだけかと言うと、そうでもございませんで、新聞報道にも書かれていますように、当初18年の2月に着手合意の協定をしてすぐに工事着手をする

予定でしたけれども、吹田の方の地元説明等々いろいろありまして着手が約1年以上おくれたというのも一つの理由というふうに思っております。

その他いろいろ尼崎のJR事故等もありまして、今回、工事されているところは、既存の鉄道が運行している中でいろいろな工事をするということもありまして安全対策等についても非常に気を使っただけで工事をしなければならないという状況になったというふうにも聞いております。

埋蔵文化財だけという形ではないんですけれども、主な理由として埋蔵文化財を上げさせていただいたというふうにご理解していただきたいと思っております。

次に、土地の引渡し、資料1の一番最後のところなんですけれども、当初から土地の引渡しを売買契約をさせていただきまして、所有権移転はしているものの土地の引渡しはまだ受けておりません。土地の引渡しは23年3月31日ということで売買契約書には記載させていただいております。

この引渡しがおくれることにつきましては違約金をいただきますという約束をさせていただいております。

下に書いておりますのは、引き渡しを延長する場合には書面で通告するというふうにさせていただいているところです。

今回の2年間の遅延になりますけれども、摂津市が買収した部分につきましては、おおむね23年3月に引渡しを受けられるものというふうに考えております。

ただ、線路撤去、また、そのあとの土壌汚染の調査等もございまして、もしかしたらその辺で汚染等が見つかりましたら、その対処等もありますので引渡しが若干延期されることもあろうかとも思っておりますけれども、今の現状でこの遅延に

よって摂津市域の土地の引渡しがあるということは、それはないというふうにご理解いただきたいと思います。

それに3点目ですけれども、計画委員会等、また吹田の国循、市民病院の移転についての話ですけれども、これらの計画につきましては、まだ計画委員会、組織として残っておりますので、吹田市とも協議しながら、国立循環器病センター等、ある一定めどがついた段階で報告させていただくことになると思います。

吹田の状況ですけれども、先ほど国立循環器病センターにつきましては、ご説明させていただいたとおり、将来の独立行政法人での理事長が一応内示という形で辞令交付されたというところを聞いております。まだこの部分が中期計画の中に移転という形で盛り込まれるかどうかというのは、これからの状況を見てまいりたいというところですよ。

それと、吹田市民病院の話ですけれども、先ほどお話があったとおり、現地建替え等、JR官舎跡地、吹操への移転等も考えて、来年度で調査をされるというふうに聞いております。

また、その位置については、この吹田操車場という話ですけれども、全くどこという話も現在されてない状況ですので、今後、吹田市の調査の状況も見守りながら、摂津としましても協議していく必要があるものというふうに考えております。

○木村勝彦委員長 野口委員。

○野口博委員 最初の延期の理由であります。

吹田操車場遺跡として入っていない区域、吹田の出入口の部分で埋蔵物が発掘されて、そこを指定として拡大されたというのが最大の理由ということでお話があったんですけれども、それはそういう理由として受けとめますけれども、そういう最初

申し上げたこの計画そのものが前提である進出企業などがなかなか決まらないうと、それは最初無理な話の部分も当然あったと思いますけれども、この前のガンバも含めてサッカー競技場の問題について、梅田貨物駅の2期工事に持ってこようかという大阪市の計画もちょっと新聞に報道されたり、ガンバの競技場問題は、高槻だとか、万博も当然ありますけれども、そういう動きを見ますと、やっぱりこの梅田貨物駅の第2期の予定区域の計画が定まらないという問題もあるし、この問題でも国循の問題も当然動きがありますけれども、そういう全体計画が不透明だというのが僕はもう最大の問題だと思うんですよ。当初指定区域に入ってなくても予想されるわけでありまして、殊さらそういう問題を最大の理由にするということでは、僕は何かすっきりいかないということだけ申し上げておきたいと思っております。

それで、国循問題と吹田市民病院問題に係る医療関係の問題であります。

昨年11月に摂津の医師会の皆さんとお会いしていろいろ情報交換もさせていただきましたけれども、独立行政法人として公募に1名で橋本総長が決まったということでもありますので、これから数年後には動いていくわけで、そういう点では担当は別でありますけれども、副市長がおられますから、研究部門だとか、循環器の高度的な、そういう扱う病院でありますけれども、摂津の医療体制から見てこの国循問題をどうかかわっていくのかと。吹田市民病院が来るならば、より吹田に近くなるわけでもありますから、そういう医療体制問題からそういう流れについて、摂津市としてどうかかわっていくのかというところをきちっとやっぱり論じていただきたいと思うんです。そういう問題

について少し副市長のご意見を聞いておきたいと思います。

保留地の処分の問題であります。

摂津市域の14億円で買収した土地については、平成23年3月末が引受時期であるが、大体支障がないだろうというお話でありますけれども、いわゆる決まり上もし延期された場合にどういうことになるのか、確認の意味で教えていただきたいと思います。

○木村勝彦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 土地の引渡しについてお答えさせていただきます。

土地の引渡しがおくれますと、今考えております土地が更地にならないという形になります。更地にならないと区画整理事業に着手できないという話になりまして区画整理事業そのものが工期が延びるとということも当然考えられてまいります。

ただ、今の段階で摂津市域ではほぼ全域が予定どおり引渡しは受けれるものと考えております。

また、吹田市域でも、摂津市域もそうなんですけど、一部残るんですけども、真ん中の図面の着色で言いますと、青色、ピンク色、それと黄土色といますか、それと摂津市域全域ですので黄色、黄緑もそうなんですけれども、このちょうど中心部分につきましては、鉄道が一番今、北を走っておるんですけども、それが通常どおり移転がされるという話になりますので、当初から若干の順序的な見直しは必要になるかもわかりませんが、工事そのものが着手できないという形にはならないというふうに考えています。

おくれた場合、どの部分がおくれるかというのとはわかりませんので、その場合には、全体がおくれるのか、一部がおく

れるのか、そのときには工事の工程の見直し等をやりながら、できるだけ区画整理事業に影響のないような形で進めてまいります。

今の状況でも、これから初めて工程のおくれというのが正式に発表されましたので鉄道機構の工事と調整しながら区画整理事業も入ってくるわけですが、これにつきましては、もう少しお時間をいただきたいというふうに考えております。

○木村勝彦委員長 きょうは工事工程の説明ということなので若干そこから外れる分があるけれども、副市長の方でもし答弁できるようでしたら。

○小野副市長 我々注目しているのは一つであります。保留地は我々が権利を有しているわけですから、大きく声は出さなきゃならないと思っています。

今言われているように医師会との連携は非常に大事でありますから、医師会も基本的に賛意を示しておられると聞いていますし、医師会とも連携したいと思っています。もちろん医師会は吹田医師会とも連携されています。これが非常にキーワードになるなど。

それから、何をということになりますから、いわゆるこの循環器病センターが摂津市民にとって有利といますか、利便性が高いといますか、そういうことの吹田市民、摂津市民は一定区分化といますか、そういうような有利な条件というようなことを求めていきたいなど。それについては、今言いました摂津医師会と十分連携をしながら、そういうことを高めていきたいというのを基本的に考えているところでございます。

○木村勝彦委員長 野口委員。

○野口博委員 15億円で吹田の方も一部用地を買収していますけれども、延期に

よっていわゆる損害金と遅延金ということで1億円相当の損害金が発生するから、その場合は請求しますという話もあるわけですが。そういう部分で1回、可能性は薄いかわかんけども、もしおくれた場合、どういう具体的に損害金が発生するのかという、その計算も含めて教えてほしいと思います。

○木村勝彦委員長 土井課長。

○土井まちづくり支援課長 おくれた場合の損害金の考え方ですけれども、土地の売買、引渡しがおくれた場合、支払った金額に対して年6%の遅延損害金的なものを請求できる形にはなっております。ただし、全額というわけではなくて、おくれた面積を確定して、その部分の代金において遅延した場合は年6%において遅延損害金を請求するという形でさせていただきます。

1億円と言いますのは、吹田は約15億円、これを1年間と見ますと約九千何がしという話になって約1億円というふうな話なのかなと思いますけれども、今の段階では、まだどの部分が引渡しができないというのが確定しておりませんので、これから精査をしながら、摂津市域も同じですけれども、完全に引渡しができるのか、一部おくれるのか、その面積が決まりましたら、そういう話が具体的になってまいるといふふうに考えております。

○木村勝彦委員長 ほかに。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村勝彦委員長 ないようでしたら、本件について終わります。

次に、阪急京都線連続立体交差化についての説明をお願いします。

中谷都市整備部長。

○中谷都市整備部長 続きまして、2番目の案件、阪急京都線の連続立体交差事

業についてであります。阪急京都線の連続立体交差事業につきましては、現在、山田川から大正川までの2.1キロにつきまして平成20年度より国費調査を進めているところでございます。

その過程で山田川と正雀駅の中間点にある府道正雀一津屋線との交差踏切である正音寺踏切を救えないか検討を重ねてきたところであります。

このたび大阪府、阪急電鉄、摂津市の三者で正音寺踏切を今回の連続立体交差事業の中にも含めることは難しいという結論に達しましたので、委員の皆様にご報告をさせていただきます。

この件につきましても担当参事から詳細を説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

○木村勝彦委員長 長江都市計画課参事。

○長江都市計画課参事 連立調査区間につきまして、今回、山田川から大正川までの区間、これに加えて正音寺踏切を高架にできないかということにつきまして、阪急、それから大阪府とともに検討を行ってまいりましたので、この場をおかりしましてその結果のご説明を差し上げたいというふうに考えてございます。

お手元の方の資料2の方でご説明をさせていただきます。前にもスライドの方を用意しておりますので、よろしく願いいたします。

まず、この正音寺踏切を高架する際の最大のネックでございますけれども、これはやはり見ていただきましたらわかりますように、赤丸が正音寺踏切の位置でございます。その左側に正雀駅がございます。この位置が非常に近いということが一番のネックでございます。つまり大阪方、いわゆる正雀方の方の線路を極力上げていかないとこの赤い部分、正音寺踏切の部分で鉄道が上がらないという

問題がございます。

そして、正音寺踏切、いわゆる正雀駅のこれが概況でございます。この右下に図面がありますが、左方が大阪方面、右方が正音寺踏切の方面になります。

この黄色い部分で塗ってありますが、これがホームでございます。それから上下にわたっておりますのが薄い緑色でございますが、これが通路、階段部分でございます。右方の方に青い着色してあります。これが車庫というような位置関係になってございまして、こういう施設が正雀駅にはございます。

ご存じのように、正雀駅そのものは橋上駅舎となっておりますので、線路の上空に駅の通路が通っておるといふ、そういう構造してございますので、例えばこの駅の通路の下にあります線路、この線路を上げようといたしますと、その通路が当然上空にございますので、その通路も上げていかなければならないということとなりますと、駅そのものを高架にしていかないといけないというようなことで、そういうのは現実的に難しいという、そのような中でこの駅の施設を現実的にどの施設を移設したりすることができるのか、その上で線路を上げていくことができるのかという検討になってまいりますけれども、この上り線、下り線の間、そこに示してございますが、4 1分岐という分岐器がございます。この4 1分岐、ポイントは、機能といたしましては、この正雀駅から京都方の間で鉄道の事故等々がありますと、この大阪と梅田とこの正雀との間で電車を回送させるという、そういうための機能を持った分岐器、ポイントがあるわけでございます。

今回この4 1分岐のポイントを大阪方に少し移設をできるということを前提にして、その時点で正音寺踏切がどれぐら

い上がるのかという検討を進めてまいりました。

このページに書いてございますのは、鉄道の高架をする際の標準的な手順、順番を示してございます。高架施設、今の現況がこちらの右上の方にございますが、こういう形で踏切に立って京都方の方に線路を見たというような感じでお考えただけならと思うんですけども、こういう現況がございまして、ずっと右の方に順番に流れてまいりまして、赤い色付けしてございますけれども、こういう高架の施設を最終的にはつくっていくということになってまいります。この赤い高架施設の場所は、ほとんど黒で示した現況の線路の上、上空につくられるというふうにご理解いただきたいと思います。ですので一度現在走っている電車の線路を横に振らなければ工事ができないという格好になりますので、そういうふうに進んでまいります。

つまり、現在の状況の下り線でございますが、この下り線を一度画面の右手の方に仮の線路として振りまして、そこに電車を走らせるという手順が2番目でございます。

さらに3番目では、現在上り線、これを現在下り線のあった位置にさらに横に振るといふ順番であります。この状態で緑の部分に仮の線路を走らせて電車をここで営業するというような順番になります。そして、特に上り線のあいたスペースでもって計画上り線、この4番ですけども、赤い高架施設をつくっていくという格好になります。

そして、仮線の上り線、黄色い部分を赤の位置に切り替えて、そして5番目のところでさらに下り線の高架施設、赤い部分をつくりまして、最後に仮の下り線を計画線に切り替えると、こういう手順

でもって高架工事が進んでいくというふうにご理解いただきたいと思います。

こういった手順を踏んだときに、先ほどございましたが、41番目の分岐という、正雀駅にあったその踏切を移動させてこういう手順でもってどれくらい正音寺踏切が上がっていくのかという手順になってまいります。

これが現在の状況を模式的に書いてございまして、上が平面的な関係、線路とか電車を横から見た状態が下の絵だというふうにご理解いただきたいと思います。

先ほど申しました41番目の分岐という、これを大阪方へ移設したというふうにします。そして、先ほど申しましたように、下り線を仮の下り線に、このように仮に東側に振っておりますが、東側に一度振るということにします。この時点で正音寺踏切は右側の道路と阪急が交差している、ここにございます。この時点で踏切は少し仮下り線が入ってきた関係、踏切が少し広がるというようなことになってまいります。そして、仮の上り線も同様に仮下り線の横にそのように振りかえるという形になります。

ここで現在線、黒い線のあったスペースが少し位置的にあくと。そのあいたところに赤で書いた計画の上り線というものを設置していくという、こういう手順になってまいります。

このときに青い破線の部分がございまして、ここに41番目の分岐器がございまして、ここから高さを上げていけるわけでは実はございまして、バッテンを真ん中につけてございまして、この位置からでないと高架の施設を上げていくということができません。といいますのが、この下の断面図で書いてございましてけれども、この緑と赤との間に一定の幅、離隔ですね、離れがないと赤い高架施設を

背の高さを上げていくという工事そのものできない。つまりバッテン印から左側の区間では、この赤と緑が非常に接近した状態ですので、つまりこの赤と緑が重なった状態では、この赤を上を上げていくと、高架をつくっていくという工事そのものが物理的にできないということで、それができるためには一定の電車の間の離れが3.4メートル必要になってくる。これが取れる地点がバッテンを入れたそこになりますので、そこから正音寺踏切までの間、これが平面的に見ますと距離が80メートルございます。この80メートルでもって一番下のように線路を上げていきますと、正音寺踏切のところでは道路と線路との高さというのは10センチに満たない、わずか数センチというような空間しかとれないという、こういう結果の一つはなってございます。

こういう結果に加えまして、これでは少しもっと工事の仕方等々で工夫できないかということで二つ目の検討をしてございます。

それから、二つ目に書いてございまして、これは「線路こう上」という言葉を使っております。これは何かと言いますと、現在の状況は上り、下りというふうに走ってございまして、これを電車を走らせた状態で少しずつ少しずつ線路を上を上げていくというところを行います。これは例えば営業列車ですとか、終電車が走った後に、いわゆるこの線路を盛るために碎石を持ってきて線路を少し上げていく、そして線路を敷くと。始発電車が走るまでもう一度線路を敷き直すということをして連日繰り返しながら少しずつ少しずつ軌道を上げていくというところを行います。これはなぜこういうところをするかと言いますと、先ほど80メートルしか距離が取れなかったという、その80

メートルを少しでも延ばしたいというための工夫のためにこういうことをするわけでございます。こうしますと、先ほど3.4メートル、一定離隔が離れないと高架施設が上がらないという制約条件がございましたが、それがなくなるわけでございます。こういう工夫をしながら線路を上げるのがどこまでいけるのかということを検討いたしました。

もう一度説明いたしますと、これ現状でございまして、最初のケースと同様にこの41分岐を大阪方に今回移設するいたします。

二つ目ですが、先ほど申しましたように、この線路を徐々に上げていく。横から見ますと、こういう山をつくっていくというふうにお考えいただけたらと思うんですが、少しずつ少しずつ、毎日毎日夜間工事でもって線路をこういうふうに上げていくということをいたします。

三番目からは、先ほどと同様に仮の下り線路を敷きます。

四つ目は、同様に上りの線路を敷きまして、この緑の上り、下り線でもって電車を走らせていくというふうにいたします。

その上で赤い計画線を高架施設をそこにつくっていくことができるという格好になります。こういたしますと、高架の開始地点が少し大阪方にかなり移動しますので、その移動した点から正音寺踏切までの間と言いますと195メートル程度確保ができます。

しかしながら、この195メートルでもって線路を上げていきますと、正音寺踏切のところでは約2.6メートル空間が取れるということになります。2.6メートルしか取れないということになりますので、次は道路面を下に今度は切り下げることがどれだけできるかというこ

とをあわせて考えてございます。

これが正音寺踏切の付近の図面でございます。ピンク色で阪急京都線が走ってございまして、上が河原町方、下が大阪方でございます。庄屋公園がございまして、その反対側には正雀の車庫がございまして、この二つの間に正雀一津屋線が通ってございまして阪急を横断する。そこに正音寺踏切があると。この正音寺踏切の東方に市道の正雀南千里丘線という道路が通ってございます。これは正雀駅方面にも一方通行ですけどもつながっている道路でございまして、この二つの道路、正雀一津屋線と市道の正雀南千里丘線との交差する地点、ここから踏切方面に向かって道路を切り下げていくというのがどこまで切り下がるかと、そのときに踏切のところでどれだけ下がるのかということを検討いたしますと約1.2メートルでございます。

これは交差点が道路がこういうふうでございますので、あまり急に切り下げますと坂になっておりますのでドライバーの視界が非常に悪いということで、交差点については一定緩い勾配をもっていかないとだめだということが道路の基準構造令で決まっておりますので、その構造令の基準でもって切り下げていきましても鉄道交差部分では約1.2メートルしか切り下がらないということでございます。

先ほど鉄道側が2.6メートル上げることができる。そして道路側で1.2メートル切り下げることができるということで、合わせまして3.8メートル鉄道の下の空間というのができるわけですけれども、これは道路の基準でいきますと、この基準が約4.7メートルないと基準をクリアすることができないので、結果的には1メートル足らずです。ここの正

音寺踏切では、けたの下の空間高さが取ることができないという結果になったわけでございます。

この結果にはもう一つ問題点がございます。それは先ほど線路を終電車が出たから背の高さを毎日上げていくという、そういう工程を行うということの説明させていただきましたが、これをいたしますと、いわゆる背の上に山を盛っていくこととなりますので、正音寺踏切のところで人も車も通れないという状況が出てまいります。ちょうどこういうふうなイメージを持っていただけたらと思うんですけども、いわゆる踏切のところに今4メートル以上の山が碎石ででき上がるという状況になってまいりますので、それがここで工程でご説明しましたように、工事の最初から最後まで道路切り下げるまでという非常に長い期間こういうふうに踏切が閉鎖されてしまうという状況になりますので、この影響というのは非常に大きいと思ひまして、約10年程度、そのぐらいの期間踏切が通行できないということは非常に難しいというふうに考えてございます。

このように踏切の鉄道の方で考えられる可能な高さを上げるという検討と、それからそれにあわせて道路を下げるという検討もあわせて加えましたけれども、やはり高さの問題と、それから工事途中の影響ということを考え合わせますと、今回の正音寺踏切の高架というのは非常に難しいのではないかとこのように考えてございます。

それと、最後ですが、起点側、正雀側の起点になりますけれども、大体どのあたりになるのかということでございますけれども、山田川の一つ北側にあります庄屋の架道橋という、ごらんの写真のようなこういう地点がございますけれども、

ここで今現在高さのけた下制限1.7メートルというのがかかっているございます。非常に狭い、低いガードでございますので、この高さを救急車が通れるというぐらいの高さに改善をぜひ高架連立の中でやりたいというふうに考えてございます。

そこの庄屋の架道橋の計画の高さから正雀駅に向かって高架を下ろしていくというようなところが今回の三つの大阪方の起点になってまいろうかというふうに考えてございます。

○木村勝彦委員長 説明が終わりました。

この際、質問があれば受けます。

ありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村勝彦委員長 以上で、本件については終わります。

次に、南千里丘まちづくりについて説明をお願いします。

中谷都市整備部長。

○中谷都市整備部長 続きまして、3番の案件、南千里丘のまちづくりにかかわります地区計画の変更についてでございますが、変更を考えております案件につきましては2点ございます。

まず、第1点目は、B街区、俗にコミュニティプラザがある街区でございますが、この街区で、街区利用者の回遊性を高めるため、また、それを将来にわたりその回遊性を担保するため、自由通路及び多目的広場を地区計画の中で位置づけることによって担保したいと考えております。

2点目は、地区計画のゾーンの名称の変更でございます。

現在、Cゾーン、俗に摂津警察の横を指しております。及びDゾーン、福祉会館の跡地でございます。これらはともに地区計画では、現在、住宅供給ゾーンという名称を使っております。このことに関しましては、過日、大阪府と相談をさ

せていただきました折に、ゾーン名称が与えるイメージと地区整備計画で個々の開発にかけている用途制限とは整合性がとれないとの指摘がございました。将来問題を生じないためにも、この際、ゾーンの名称を変更し、地区整備計画との整合性を図るとともに、住宅供給ゾーンといった固定的なイメージではなく、柔軟性を持った名称に変更したいと考えております。

詳細につきましては、これも担当参事から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。

○木村勝彦委員長 西川都市計画課参事。

○西川都市計画課参事 それでは、南千里丘の地区計画の変更についてご説明させていただきます。

お手元に配付させていただいております資料3-1は、地区計画の変更について、今後、地元説明会で使用しようと考えている資料でございます。

また、資料3-2につきましては、地区計画の素案で変更部分を網かけしております。

変更点につきましては、この図面の方は資料としては配付させていただいておりませんが、B街区の自由通路の位置づけの追加でございます。

駅前広場よりコミプラ、保健センターの間をぬいまして高齢者マンション、それから今後開発されるB街区の開発地へと自由通路がございます。この自由通路を歩行者の回遊性を確保するために位置づけを行いたいと考えております。

地区計画とはということで説明させていただきますと、1番目、地区のまちづくりの将来像を実現していくための都市計画制度でございます、決定は市が行います。

2番目、地区の実情に応じて土地の利

用規制を決めることができます。

3番目、住民が利用する歩道や緑地などを誘導することができます。

南千里丘の周辺の地区計画とは、現在の地区計画では七つのテーマ、「教育・文化」「福祉」「健康・医療」「環境」「安全・安心」「利便性」「協働」によるまちづくりを目指しております。

阪急摂津市駅とコミュニティプラザの立地によるシビックゾーンの活性化を目指しております。

それから、三つ目、公開空地を確保した良好な都市景観を持つ市街地の形成を目指しております。

これらから制限の内容といたしましては、建物用途、それから敷地面積の最低限度、壁面後退の制限、建物形態・意匠の制限、緑化率の最低限度などを規定しております。

今後の地区計画の変更についての背景と申しますと、歩行者の回遊動線の確保を目指しております。

それから、地区計画と地区整備計画及び市建築制限条例との整合を図ることを大阪府より指導のもと図ります。

それから、3番目、少子高齢化社会に対応するため、コンパクトシティの形成を目指しております。

以上のことから、変更内容をB街区、自由通路、多目的広場を位置づけいたします。

それから、2番目、C街区、D街区のゾーン名を変更いたします。

制限内容については、変更の予定はございません。

B街区の自由通路、多目的広場の設定を行います。地区施設の位置づけとして、多目的広場、約450平米、自由通路、幅4メートルから6メートル、延長約240メートルを位置づけいたします。

最初にもご説明させていただきましたが、B街区の駅前広場よりコミュニティプラザ、保健センターの間をぬった自由通路を多目的広場、約450平米、それから幅員が4メートルから6メートルの通路を位置づけを行っていきたいと思っております。

高さが約4メートル確保されます。現在進められております高齢者マンションについては、既にこの高さで計画されております。高齢者マンションの下をぬって今の自由通路が確保されております。これら通路を法的に位置づけるものです。

続きまして、ゾーニング名の変更です。

C街区、D街区のゾーニング名を住環境支援ゾーン、職住近接ゾーンに変更いたします。

地区計画においては、資料3-2の1ページ、土地利用方針であるゾーニングと、次にめくっていただきますと、3ページにございます地区整備計画である建物等の用途制限の二つから成り立っております。しかし、現計画においては、ゾーニング名と用途制限、規制する建物についての不整合がございます。

大阪府からもゾーニング名と制限が合っていないとの見解をいただき、それらの整合を図るためゾーン名の変更をいたします。

新しく設定させていただきますゾーン名につきましては、C街区、住宅供給ゾーンを住環境支援ゾーンと変更いたします。

住環境支援ゾーンとは、定住魅力を高めた良好な住環境の形成並びに保全を図るとともに、交通結節点として機能整備を図るため、生活利便機能等を含む商業・業務系または住居系の土地利用を誘導いたします。

次に、D街区につきましては、住宅供給ゾーンを職住近接ゾーンに変更いたし

ます。

職住近接ゾーンとは、定住魅力を高めた快適なアメニティ空間のある良好な住環境の形成並びに保全を図るため、沿道利用機能又は職住近接機能等を含む商業・業務系または住居系の土地利用を誘導するものです。

規制いたします建物の制限については、変更いたしません。

次に、変更するスケジュールについてです。

3月26日、27日に地元説明会を予定しております。5月には市の都計審を開催いたしまして、7月に市決定告示と進んでいきます。同時に建築制限条例の改正を行います。6月に議会上程の予定でございます。

最後に、資料といたしまして新旧対照表をおつけしております。

なお、資料3-2の今回の改正にあわせまして新駅を摂津市駅と修正し、それから道路認定、それから名称が決まった事項により区画道路を南千里丘5号、6号線、特殊道路、南千里丘駅前1号線、境川せせらぎ緑道、1号公園を南千里丘公園に変更いたします。

改正内容については、以上です。

○木村勝彦委員長 説明は終わりました。

この際、質問があれば受けます。

野口委員。

○野口博委員 そうしましたら、もう少しゾーン名の変更に際しての具体的にイメージという問題でお尋ねしたいと思うんです。

当初、住宅ゾーンでありましたけども、微妙に住環境支援ゾーン、C街区、警察署の北側です。職住近接ゾーンと微妙に変わっているわけですけども、微妙な問題であれば、普通に考えれば中身が変わらなければ別にゾーニング名も変えなく

てもかまわないという気がするわけですが、わざわざこの時期に変えるというその背景といたしますか、もう少し教えていただきたい。

説明では、C街区については住環境支援ゾーンですか、そこで商業系もということ、どちらもそうなんです。そういうことでCとDのこういう街区の中身について具体的にどういうイメージされているのかということをお教えいただきたいと思っております。

それで、あわせて関連しますけども、A街区に当初予定しておいた1,000平方メートル以下の商業施設の問題について、このC、D街区の中でどういうふうになろうとしているのかと、またどういう検討されているのかということについてもあわせてお答えをいただきたいと思っております。

もう1点は、自由通路の問題です。

このコミプラ、保健センターからずっと来まして、高齢者マンションを通りすぎた後も東西といたしますか、南北といたしますか、この資料で見ますと、資料3-1の5、B街区、自由通路、多目的広場の設定(2)というところの下の左側に自由通路の配置図の平面がありますけども、右側の方の高齢者マンションの右側の上下の黒く塗っている部分、これも全部含めて自由通路になるのかどうか確認の意味でお願いしたい。

関連で申しわけないんですけども、この高齢者マンションにテナントが三つあるんですけど、平面的に。これはどういうものを予定しているのか、わかれば教えていただきたい。

○木村勝彦委員長 小山参事。

○小山都市整備部参事 それでは、野口委員のご質問にご答弁申し上げます。

1点目のゾーン名の変更のことでござ

いますけれども、ゾーンの変更イメージを今のこの時期に変えなければいけない理由としましては、大阪府とこの地区計画について協議を重ねてまいりました。

住宅供給ゾーンというイメージは、どうしても住宅しか建てられないというイメージが強く、その次に規制をかけているこの地区整備計画によって我々が行政指導していく内容のものが載せさせていただいております。例えば1,000平米以上の店舗は禁止とか、ホテルとか、そういう旅館業も禁止というイメージで、これに基づいて制限をかけていっているんですけども、ゾーン名が住宅供給ゾーンであれば、もう住宅しか建てられないというようなイメージがござります。そうしますと、大阪府の方としましては、ゾーン名と地区整備計画との関連にどうしても違和感がある。この自由通路等の地区計画を変更かけるのであれば、同時にゾーン名も変更しておくべきであるという指導を受けましたので、今回このゾーン名の変更をさせていただいたということでもあります。

その1点目の内容につきまして、要するにA街区に1,000平米の商業施設の話があったんですけども、それが今はないと。今後どのようにC街区、D街区の方で考えられているのかというご質問だったと思いますが、やはりこの地区で1,200、1,300の住宅ができてくるという状況を聞いております。その中で市が当初計画していた1,000から1,200程度の住宅は建つだろうということを聞いておりましたが、それ以上にもう住宅が計画されるような状況になってきております。

そういった中で、今後、C街区、D街区も住宅供給ゾーンとそのままに置いておけば、この地区での住宅供給過多いう

か、多すぎるというような状況になってきますので、A街区で民間さんにも商業施設を検討していただきましたが、その当時はなかなか商業が出てこない、要するに立地してこないという状況を聞いておりました、A街区で商業施設を誘導の指導をあきらめた経緯がございますが、やはりこれだけの住宅が出てきますと、どこかにその商業施設が必要だということも考えておりますので、何とかC街区あたりで商業施設を誘導できればと市の思いはあります。

D街区につきましては、これという特定のことは考えておりませんが、住宅供給ゾーンというイメージであれば、住宅しか来れないというようなどうしてもイメージになってしまいますので、地区整備計画にあわせてもう少しいろんな施設が来れるようなゾーン名に今回変更したということでもあります。

そして、2番目の自由通路についてでございますけれども、先ほどのご質問の中で、このコンプラと保健センター、この縦いうんですか、この図面でいきますと横については自由通路という形で担保しているんですけども、この縦もそうかというご質問だったと思います。

同じくこの縦の線も同じように自由通路として規制をかけていくと。ですから、この自由通路にかかった分につきましては、工作物、あるいは建築物等についても建てれないという制限になっていきます。

高齢者のテナントにつきましては、我々の聞いている範囲では医療系のテナントをと聞いております。

○木村勝彦委員長 野口委員。

○野口博委員 そしたら具体的なイメージとしては、C街区は商業スペースも含めた住宅と。旧福社会館、D街区につい

ては、会社なども含めて幅広い意味でのそういう利用形態を考えているということでもよろしいんでしょうかね。そういう感じがします。

それと、関連してA街区で586戸のマンションが今建設をされていますし、B街区に残りの分で予定されていることを含めると当初全体で1,000戸予定がそれを超えるという状況になります。そうしますと、お話にあったように住宅戸数が多くなってきているという点も含めて、そういう当初計画予測に比べて、長引く不況も当然ありますけども、そういう変更の中での今回のゾーニングの変更ということにもつながっているのではないかなという気はしますけども、その辺の関連はどんなもんですか。

今、ご説明の中で1,200か1,300とお話されましたけども、具体的に今後、C、Dが決まっていけますけども、Bの残りも含めてどのぐらいの住宅戸数になろうとしているのか。高齢者マンションが126戸と聞いていますので、全体の住宅のボリュームがどうなのかということも教えていただきたいと思います。

自由通路は一応わかりました。

議題とは別ですけども、高齢者マンションのテナントの問題をお聞きしました。医療系というのは、体を治す医療なのか、簡単なもので申しわけないんですけども、お答えいただきたいと思います。

○木村勝彦委員長 小山参事。

○小山都市整備部参事 それでは、ご質問にご答弁させていただきます。

初めの商業施設、会社等、C街区、D街区の状況でございますけれども、C街区につきましては、交通の利便性等を考えますと、やはり商業施設が入っていただければ、市としても地区内に交通を誘導するんじゃなくて、千里丘三島線で車

の対応ができるのかなというようなこともありまして、まちの中での交通処理じゃなくて、そのまちづくり区域外での交通処理が可能かなということを考えておりますので、C街区についてはそんなようなイメージも考えております。

D街区につきましては、この企業とかということはありませんで、やはり今の経済状況を見ますとどうしても市税収入が落ちているというような状況もございます。住宅ばかりですとイメージの規制をかけておきますとなかなか開発が進まない、税収も上がらないということもございますので、そういう会社、優良企業等があれば誘導していきたいというようなことを考えております。

それと、全体の住宅戸数でございますけれども、A街区は584戸、高齢者マンションにつきましては124戸ということはもう開発が出ておりますので明らかにわかるんですけども、B街区の残りのゾーンにつきましては600程度の住宅が計画されているようなことも私どもの耳の方へ入っております。まだ正式に事前協議に来られたわけではないんですけども、はっきりしたことは申し上げられませんが、合わせまして1,300戸程度の住宅が来るものと考えております。

高齢者のテナントでございますけれども、正確にどんなテナントを募集しているというのは私らは聞いておりませんが、業者じゃなくてほかの情報の中では、私が入りたいんですけどもという方の声は聞いたことがあります。ただ、それは診療所というようなイメージでございました。ですから、オーナーの方がどんな医療機関を導入されるのかというのは、そこまで私は詳しいことは聞いておりません。

○木村勝彦委員長 ほかに。

原田委員。

○原田平委員 少しお尋ねしようと思っていたところが野口委員がほとんど私の質問ということで重複したわけですが、入居希望の方がいろいろご相談をされます。例えばそういう商業施設がないということで、あきらめざるを得ないというようなことを聞いたわけですが、これを直すことによってそういったものが可能となるわけですが、1,000平米にかかわって、例えば複合的にいろんな飲食、あるいは商業、そして店舗等総合的にしていけるものかどうか。表を見れば、それ以外の規制はかなり厳しくなっております。しかし、そういったものについて、例えば医療機関では歯医者さんだったりとか、あるいは理容関係、美容関係等兼ね備えておるのかとか、いろんなやっぱり入られる方の不安がたくさんありますので、そういった総合的なこういう店舗になるのかどうか、そういうことも可能なのかどうかということをお聞きをいたしたいと思います。

○木村勝彦委員長 小山参事。

○小山都市整備部参事 商業施設の問題でございますけれども、商業施設1,000平方メートル以下の店舗ということで規制をかけております。この1,000平方メートル以下というのは、物販の小売が1,000平方メートル、売場面積が1,000平方メートル以下でございます。飲食とか、そういうものについてはこの面積の中に入りません。ですから、例えばスーパーなどでしたら物を小売で売りますので、そういう店舗が1,000平方メートル以下で、別に飲食が横についていても、それは大店立地法にはかからないということで考えておりますので、そういうものが来るのかどうか

はまだはっきりわかりませんが、そういうことも可能です。スーパー以外にその隣にこういう食品関係とか喫茶店もそれは物販ではございませんので、それもセットで出店されることは可能だと思います。

もう一つは、医療施設でございますけれども、まだ募集はかけておられないと思います。我々もどのような医療が来るのかというのははっきりわかっておらず、多分3店舗は誘致、スペースとしては開発確認上わかるんでございますけれども、それが同じ系列の医療なのか、全く別の医療なのかというのは我々も聞き及んでおらないところでございます。

○木村勝彦委員長 ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村勝彦委員長 これをもって、本委員会を閉会します。

(午後2時18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 森内一蔵