

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成22年8月4日

摂 津 市 議 会

目 次

駅前等再開発特別委員会

8月4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
阪急京都線連続立体交差事業について	2
説明（都市整備部長、三輪都市計画課参事）	
質問（藤浦雅彦委員、野口博委員）	
閉会の宣告	9

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成22年8月4日(水) 午後1時 開会
午後1時37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	森内一蔵	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	小山和重	都市整備部次長	大田博和	都市整備部参事	吉田和生
都市計画課長	新留清志	同課参事	西川聡	同課参事	三輪知広

1. 出席した議会事務局職員

事務局局次長	藤井智哉	同局主査	湯原正治
--------	------	------	------

1. 案件

- ・ 阪急京都線連続立体交差事業について

(午後1時 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。

理事者からあいさつを受けます。

小野副市長。

○小野副市長 8月に入りまして、また猛暑の中を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、お手元の資料のとおり、阪急京都線の連続立体交差事業についてでございます。具体には国費調査の中間報告につきまして、また今後の方向性につきまして、報告させていただけたらと思っております。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、大澤委員を指名します。

それでは、阪急京都線連続立体交差事業について説明をお願いします。

小山都市整備部長。

○小山都市整備部長 本日はご苦労さまでございます。

それでは、本日の案件につきましてご説明させていただきます。

現在、大阪府、摂津市、阪急電鉄と3者で進めております阪急京都線連続立体交差事業調査につきまして、調査の中間報告と今年度の調査予定についてご説明をさせていただくものでございます。

事業の準備採択へ向けての調査は平成20年度から3か年で実施しておりますが、平成21年度末をもちまして2年間の調査が完了しました。今年度は3年目ということで最終年度に当たりまして、来月の中旬ごろから周辺住民の方々に対しまして、まちづくりのアンケート調査を実施し、その後、周辺自治会との意見交換会も予定をいたしております。今後、そのアンケートや意見を参考に調査をま

とめていきたいと考えておりますので、アンケート実施前に本委員会に2年間の調査の中間報告と現在の各関係者の意向や考え方をご説明させていただくものであります。

詳細については、この後、引き続き、三輪参事のほうからご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。

○木村勝彦委員長 三輪都市計画課参事。

○三輪都市計画課参事 それでは、阪急京都線連続立体交差事業国費調査の中間報告をご説明させていただきます。

初めに資料ですが、お手元に国費調査中間報告と書かれましたA4サイズでホッチキスどめをしております資料が1部、それと参考資料と書かれましたA4サイズ、ホッチキスどめの資料1部、それと京阪連立(寝屋川市事例)と書かれました参考住民アンケートの調査票A4判1枚ものとなっております。それと資料1、2、3とA3判で3枚用意しております。

それでは資料の説明ですが、1枚に2ページ分の資料を印刷しております。資料右側の中段と下段にスクリーン上でのページを表示しております。

それではスクリーンにて説明させていただきます。

2ページですが、事業の調査区間を示しております。千里丘正雀一津屋線から大正川までの区間、調査延長としましては、約2.1キロでございます。

3ページ目ですが、調査検討項目とあります。主に鉄道関係の設計を阪急電鉄で担当しております。関連事業のまちづくり関係の設計といたしまして、摂津市で担当しております。事業効果調査といたしまして、大阪府が担当しております。

そこで平成20年度ですけれども、鉄道等の基本設計、それと現況調査のほうを行っております。21年度につきまし

ては鉄道等の概略設計、都市計画の総合的検討を行っております。

以上がこれまで調査いたしました調査内容となりまして、後ほど詳細の説明をさせていただきます。

今年度につきましては、鉄道等の設計の取りまとめ、環境調査、関連事業計画等の検討、踏切等交通量調査、そして事業効果の調査を行う予定としております。後ほど説明させていただきますが、今回アンケート調査と意見交換会も計画しております。

4 ページ目に移ります。それでは20年度の調査の内容の説明に入らせていただきます。20年度は阪急に調査委託をしております。

現況調査の課題と詳細説明につきましては、別紙の参考資料にまとめておりますので割愛させていただきますが、1の1としまして、沿線市街地の現況ということで、人口密度、土地利用の状況につきまして、参考資料の2ページから3ページを参照願えればと思います。特徴といたしましては、阪急沿線の人口密度の高さが目立ち、土地利用の状況としましては、住宅を中心とした一般市街地となっております。

1の2といたしまして、まちづくりに関する諸問題となっております。

地域分断の解消、交通ネットワーク、交通環境、摂津市駅西側の整備、市街地の防災性の向上となっております。参考資料の4ページから12ページを参照願えればと思います。特に地域分断の解消、交通ネットワークの問題が大きく、次ページ以降にて詳細説明をさせていただきます。

1の3、鉄道等の基本設計につきまして、連立区間の検討、高架方式の比較を行っております。こちらにつきましても

引き続き後ほど説明させていただきます。

5 ページにまいります。まちづくりに関する諸問題につきまして、今回の調査区間におきまして正音寺踏切、産業道路踏切、千里丘踏切と交通量も多く見込まれる踏切が三つございます。調査の結果、いずれの踏切も国の基準を大きく超えておりまして、ボトルネック踏切の位置づけとなります。

詳細につきましては参照資料の7ページでございます。今回、正音寺踏切につきましては除外いたしましたが、連立の採択基準を大きく上回っております2か所の踏切がございますので、連立事業の採択基準を満たしております。そのため、阪急京都線によります地域分断や踏切事故、交通渋滞、歩行者の安全対策が問題となってまいります。ただ、ここでは連立事業に伴いまして、坪井味舌線の延伸が可能となることで阪急京都線西側地域の防災性の向上に期待がかかります。

6 ページでは鉄道等の基本設計を行いました。ここでは、連立区間の検討を行っております。調査の結果、山田川を起点とし、大正川までを事業区間としておりましたが、内部検討会にて正音寺踏切を再検討の要望がございまして、21年度に再検討を行っております。

結果につきまして、平成22年2月22日の駅前等再開発特別委員会にて報告させていただいたところではございますが、起点は山田川からとなります。終点部につきましても事業区間が茨木市域に影響することから、詳細につきましては茨木市との協議が整い次第、決定する予定となっております。

次に、高架化方式の比較を行っております。A3判資料、右側に資料1とございます資料をごらんください。高架化方式の比較表にもございますが、案1から

5で検討いたしました。表の中央太枠の3案、仮線方式、単線順次に決定しております。特徴といたしましては、平面線形も現在線のほぼ直上となり、仮線の範囲が関連側道の範囲以内となっているため、必要以上の用地買収が伴わないということがメリットでございます。後ほど詳細手順につきまして説明させていただきます。

7ページですが、平面図と縦断図の略図となっております。こちらの下ほど縦断図の右手のほうなんです。こちら終点部のすりつけ方法に伴いまして、10パーミルですりつける案と25パーミルですりつける案を現在茨木市と協議を行っております。

ちなみに下に表示しておりますが、10パーミルとは1%勾配のことでありまして、25パーミルとは2.5%勾配のことでございます。

ここで協議を行っております茨木市の現在の考え方をご説明させていただきます。

現在、茨木市では、高架本体の事業には参画できないというご意向です。関連側道に関しましては、市の事業の優先順位は低いんですけれども、一定のメリットが見込めれば協力も可能であるということをおっしゃっております。

一方、阪急の考え方でございますが、阪急の考え方は、終点のすりつけにつきましては10パーミルでの勾配ですりつけを考えておられます。この25パーミルのすりつけであります。車両のブレーキ性能を向上させる必要が出てくるためでございます。阪急のほうから茨木市へは、高架下利用等の配慮を示しております。

8ページでは21年度の報告をいたします。

都市計画の総合的検討、それと鉄道等の概略設計を行っております。こちら2の1としまして連立事業に伴うまちづくりの素案。2の2、まちづくりの基本構想。2の3、鉄道等の概略設計。その中で仮線路の切換の評価、仮線路の切換の設計、側道計画を行っております。説明につきましては次ページ以降行っております。

9ページは、こちらでは連立事業に伴い、まちづくりの基本方針の素案を上げさせていただいております。「活気・交流」「憩い・環境」「快適・利便」「安全・安心」と大きく4つからなります。

10ページでは、まちづくり基本構想といたしまして、市のほうで案を上げさせていただいております。こちらA3判の資料2、これがスクリーンの拡大判となっております。こちらでは摂津市駅、摂津市駅の歩行者・自転車の動線の充実、坪井味舌線の整備、駅西側の交通施設整備等を上げさせていただいております。こちらにつきましては今年度アンケート調査及びまちづくり意見交換会を行い、基本構想のまとめをしていく予定としております。これによって、先ほどまちづくりの基本方針の素案につきましても、素案から案へとしていきたいと考えております。

続きまして、11ページ、鉄道等の概略設計を行っております。A3判の資料3をご参照ください。

こちらにつきましては、仮線を現在線の東側につけるか西側につけるかの評価を行っております。表でもありますが、買収面積、借地面積、支障となる建物の物件数が西側に比べまして東側のほうが少なく、事業費が安価になることから、現在東側仮線で進めていきたいと考えております。

12ページでは仮線の切替設計ということで切替の手順のほうを説明させていただきたいと思っております。

まず、現在線の東側に下りの仮線路を設けまして、そちらへ現在線の下り線に移します。その後、現在線の下り線の位置に仮線の上り線のほうを施工いたしまして、上り線を仮線のほうに移すような予定となります。その後、現在線の上り線に高架構造物を施工いたしまして、完成後、仮線の上り線を戻します。その後、仮線の上り線があったところに高架構造物の下り線を施工いたしまして、完了後に下り線を戻し、仮線をなくすというような手順となります。

ごらんのとおり右の図でもありますが、高架の両サイドには6メートルの関連側道を設ける計画となっております。

13ページいきます。側道計画といたしまして、関連側道といたしまして、高架両側に6メートルと説明いたしましたが、歩道2メートル、車道につきましては路肩を含めて4メートルの構造となりまして、側道のつく範囲ですが、山田川から千里丘寝屋川線までの間の設置を考えております。茨木市域に関しましては、すりつけ勾配の関係もございまして、2.5パーミルですりつけた場合は、現道等もありまして、費用が少なくなります。10パーミルですりつけた場合は、延長も長くなることから費用の増加も考えられることから、現在茨木市と協議中であります。

14ページに入ります。こちらではアンケート調査、まちづくり意見交換会について説明させていただきます。

冒頭、部長より説明もありましたが、今後、市民にアンケートを実施する前に議員の皆さまに説明することを趣旨といたします。目的といたしまして、阪急沿

線において、安全で住みやすく魅力的なまちづくりを進めていくために、平成21年度の成果、資料2、A3判の資料2でございますが、これをもとに構想をまとめていくことを目的としております。

アンケート調査につきまして、対象といたしまして、阪急沿線の市民を無作為に抽出して行う予定としております。それと駅利用者につきましても、アンケート調査を行っていただければと予定しております。代表的な項目といたしましては、地域の整備の状況について不便、問題と感じる項目、駅周辺に求める機能、鉄道立体化への期待と将来まちづくりへの期待等です。こちらにつきましては、お配りしております京阪連立の参考住民アンケート調査表をご参考ください。このようなアンケート票を現在作成中でございます。アンケート実施前には議員の皆さまに配付させていただく予定としております。予定といたしましては年内に実施としておりますが、9月中旬から下旬には実施していきたいと考えております。

まちづくりの意見交換会についてですが、対象といたしましては、阪急京都線連続立体交差事業の調査検討区間沿線自治会を対象と考えております。開催予定といたしましては、アンケート取りまとめ後に実施していく予定と考えております。今回は中間報告ということで、国費調査最終報告につきましては年度末の成果がまとまった後に報告させていただきたいと考えております。

○木村勝彦委員長 説明が終わりました。

この際、質問があればお受けいたします。ありませんか。

端的に、例えば茨木市との交渉の経過とかそういうものが、もし説明できる範囲内で説明してもらおうということは可能でしょうか。例えば勾配を10とか2.5

パーミルとかありましたが、そういう影響で茨木市との交渉で何が問題になって何がネックになっているかというようなことが、報告できる範囲内で説明できたら、問題点が少し浮き彫りになると思うんですけど、ちょっと今の説明だけでは質問もしにくと思いますし。

三輪参事。

○三輪都市計画課参事 現在、千里丘寝屋川線を高架で越えるところから、高架から地上へおろすという計画となっております、このすりつけの勾配につきまして、当初、阪急電鉄は最急勾配の25パーミルでのすりつけを可能とされておりました。そのことで平成20年度の時点では、茨木市に対しましてほぼ25パーミルですりつけますと、茨木市域の影響が少ないということで、側道もこちら現道もごさいます関係上、ほとんど側道も影響はございませんという回答で進めておったのですが、阪急電鉄が摂津市駅開業後にATS、車両の改良を行いました、速度アップ化を図りました。その関係もございまして、25パーミルでは、下っていくときにブレーキの性能を上げる必要が今回出てまいりました関係上、21年度から、こちらの10パーミルでのすりつけを行いたいというような意見を今回阪急のほうから提示されまして、茨木市といたしましては、一度、平成20年度に25パーミルでおろして影響が少ないというような形で思っておったのが、現在、10パーミルでおろすことによって影響範囲がふえるということに対しまして、市の内部では、この連立の事業に参画すれば当然費用負担も出てまいりますし、側道も長くなれば費用のほうはかかるということで、ある一定のメリットがないと茨木市としてはなかなか協力はできないということを、今現在こちら

に言われておりました、阪急、大阪府とともに、こちらの高架下利用でありましたり、その側道の利便性等を今茨木市にお伝えして、何とか側道部の設置だけでも協力していただけないかということで、今現在協議のほう進めておる次第でございます。

○木村勝彦委員長 茨木との協議は短兵急に解決をするということはないと思うし、それで今後の協議にゆだねていきたいと思いますが、何か補足的に小山部長のほうから。

○小山都市整備部長 この連続立体交差事業の調査を進めるに当たりましては、検討部会、検討会を設置しながら進めております。大阪府、摂津市、阪急電鉄の3者で行っておりますが、茨木市にも6月11日には参加していただきまして、茨木市の意向を聞いてまいったところでございます。茨木市につきましては、高架の本体、要するに高架、鉄道を上げる費用についてはやはり協力できないというのをはっきりと明言されております。ただ、側道については茨木市に何かメリットがあるんであればその協力は検討してまいりますという回答もいただいております。

それで25パーミル、10パーミルのことなんですけども、阪急につきましては当初に25パーミルというのは、特例を使えば25パーミルでも検討可能ですという回答をいただいております。そういうことがあって、ずっと25パーミルで検討し、茨木市とも調整してきた中で、その途中で摂津市駅が開業しました。それと同時に阪急がスピードアップを考えて110キロから115キロの、5キロのスピードアップですけども、時間短縮ということで営業されております。

そういった中で、急勾配を上る、ある

いは下るためには、ブレーキ性能あるいは電車の性能を上げなければならない、そのことによってかなりの費用がかかるということで、阪急電鉄のほうでは10パーミルで施工したいという申し入れがありました。

それをもって茨木市は今までの協議と違うではないか、何か茨木市に特段のメリットがあればその辺は了解するけれどもということになりました。実際、そういう平行線であればお互いに協議してもなかなかまとまらないので、摂津市としても何とかこの事業を成立させたいということでお互いの妥協点は何かないのか、歩み寄りがいいのかということで検討会の中でも私のほうからも言わせてもらいまして、今現在、大阪府、阪急電鉄、摂津市と共同で茨木市のほうへメリット、デメリットあるいは協力について協議しているところでございます。

以上、補足とさせていただきます。

○木村勝彦委員長　そういう交渉についても短兵急には前進しないと思いますし、今後の協議にゆだねていかざるを得ないと思いますが、きょうは中間報告という形で委員会としてお受けをして、なおかつその上で、委員の皆さんでこの辺は聞いておきたいということがあれば聞いていただいて結構なんで、意見を出していただけたらと思います。相当先の話ですが、きょうはとりあえず中間報告ということで。

藤浦委員。

○藤浦雅彦委員　基本的なことで申しわけない。10パーミルというのは結構きつい勾配と書いてありますけど、実際には何ぼ行って何ぼでした。100メートル行って1メートルですね。それで25パーミルというのは100メートル行って2.5メートルですね。はい、結構で

す。

○木村勝彦委員長　野口委員。

○野口博委員　大分先の話でありますけれども、幾つかの案の中で出されたこの3案の仮線方式、単線順次施工でいった場合、順調にいったとした場合の推定年月日、概算で見ていただいて、そのこの前提として進むとした場合、かかる事業費などについては答えにくい面もあるかもわかりませんが、大体概算でどのくらい見ているのか。現状で旧の連続立体交差では、ああいう数字が出ますけども、実際そういう予想される年月で工事が始まった場合に全体の工事費だとか摂津市の負担だとか、それはどう見ているのか、わかればお答えいただきたいと思います。

もう1点、茨木の話も出ていますけども、吹田市の関係であります。正雀駅前がそういうことになりますので、余り、摂津市との連結の意味でのこの連続立体交差化をどうするかということでのかわりはないわけでありましてけれども、逆に隣の吹田市の関係は、どういうふうな情報交換をされてるのか、あればそれも含めてお答えいただきたいと思います。

以上2つです。

○木村勝彦委員長　新留課長。

○新留都市計画課長　野口委員の1点目の高架方式が、5案検討して、今回3案でいこうというような形になってるということで、今後その事業費につきましてもどのような形になってくるのかということですが、今のところ事業費につきましても、この3年間の調査を行いまして、最終的に上がってくるということになっておりますので、現段階で、事業費につきましては、具体的にこれだけかかるというのは申しわけないんですけども、まだ出ておりません。

それと吹田市との協議についてはどう

なっているかということであったと思いますが、吹田市につきましては、以前、平成3年、4年に吹田市側と一緒に連続立体交差の国費調査を一度行っております。その後1回、頓挫しまして、また、摂津市が連立をやろうということで今調査をしているわけですが、我々も吹田市と一度そういう経過があり、連立をやろうということで行っておりましたので、この調査を行う前に、摂津市で正音寺踏切から大正川までの検討をやりますということで吹田市に伺いました。摂津市単独でいきますのでということをご報告しております。それにつきましては吹田市も、そうですか、わかりました、やってくださいということで、そういう協議をちゃんと行ってきております。

○木村勝彦委員長 野口委員。

○野口博委員 わかりました。そしたらもう1点、3年目の調査をこしやっていくということでありますけれども、現段階で考えている取り組みの今後の計画といたしますか、いわゆる事業計画だとか行政手続の関係でいろんな手続きがあるかと思っておりますけれども、それをどのくらいの年でやっていって、何年度くらいからその次の段階に行くという、そういう点で見た場合に、10年、15年、20年と見た場合に、大体どういう感じで受けとめたらいいのか、わかりましたら教えてほしいと思います。

もう1点、これはいろいろ論議してきてますけれども、10年、20年先見た場合、いわゆる人口密度も現況調査で出されておりますけれども、人口がどうなるのかということもあろうかと思っております。人口が減れば当然、交通量の問題だとか全体の経済活動面も当然減ってくるわけで、いろいろ変化も当然出てきますけれども、そういうまちづくりを進めていく

基本的なファクターの変化に対して、この連続立体がどうこたえていくのかという問題もあろうかと思っておりますけれども、最終的には当然市民のご意見を聞きながら決定をくだしていくということになろうかと思っておりますけれども、この推進していく意味でのそういう問題からしての多様な論議は基本的にやっぱり必要だと思っておりますけれども、そういう点で、そういう人口減少社会とこの連続立体交差化の関係について、一定まとめていくことが大事だと思っておりますけれども、そういう問題についてももしご意見あれば聞かせていただきたいと思います。

○木村勝彦委員長 これはまだこれから区間の検討とかいろいろな問題が、まだクリアせないかん問題がたくさんありますわね。そういうことを踏まえたら、野口委員の質問に対して具体的に担当として答えるということは大変難しいと思うんですけれども、もし答えられる部分があるとすればお答えいただきたいと思います。その辺どうでしょうか。

吉田参事。

○吉田都市整備部参事 今、野口委員のほうからご質問いただきました点なんですけど、特にこれは時間が長いというか、もう息の非常に長い事業でございまして、それともう1点は根本的に違いますのは、例えば、南千里丘につきましては市が主体になっておりました。今回のこれにつきましては、連立の場合は府施行ということで事業主体が大阪府に移ります。そのときにどういう形で市が連立に対して取り組むのかというのは、連立事業そのものよりやはり周辺のまちづくりかなと、そこで先ほど、ご質問いただきました10年、20年先の人口の動態ということがあろうかと思っております。ただ、減少するかわからないか、これは非常に難しゅうござい

ます。ただ、確かなのは高齢化社会を迎えるであろうということもございます。そういうことも踏まえて、我々のほうが資料の9ページに連立事業に伴うまちづくりの素案ということでご提案させていただいているのが、特にまちの活気、そして特に高齢化社会に対する安心・安全というような観点も持った意識での沿線のまちづくりが必要であろうという観点から考えております。

ただ、まちづくりの変化というのは日々変わってまいります。これは当然のことでございますし、ただ、幅広く意識を持った形でのまちづくり、連立にかかわる沿線のまちづくりを市民の方々のご意見をいただきながら、ある程度方向性を持った案として考えていきたいと。ただし、この10年、20年の間ですべてができるというものでございませぬけれども、やはりまちとしての課題として将来、常に意識を持っておくということも大事ななというように思っております。ただ、人口が減少するというのは読み切れないという部分はございますけれども、当然見込みの中でのお話かなと思っておりますけれども、やはり減らないような仕掛けも今後考える必要があると考えております。○木村勝彦委員長 ほかにないようでしたら、この辺で委員会を閉会します。

(午後1時37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 大澤千恵子