

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成23年6月2日

摂津市議会

目 次

駅前等再開発特別委員会

6月2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（弘豊委員、上村高義委員、三好義治委員、渡辺慎吾委員）	
吹田操車場跡地まちづくりについて.....	13
説明（都市整備部長、磯崎都市計画課参事）	
質問（弘豊委員、三好義治委員）	
閉会の宣告.....	19

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成23年6月2日(木) 午後1時 開会
午後2時38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	渡辺慎吾	委員	大澤千恵子
委員	南野直司	委員	上村高義	委員	弘 豊
委員	三好義治				

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	同部次長	吉田和生	都市計画課長	新留清志
都市整備部長	小山和重	同課参事	三輪知広		
同課参事	磯崎秀彦				

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	田村信也
--------	------	------	------

1. 案件

阪急京都線連続立体交差事業について
吹田操車場跡地まちづくりについて

(午後1時 開会)

○木村勝彦委員長 それでは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 6月定例会の直前でございまして、何かとお忙しい中で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。

本日の案件につきましては、阪急京都線連続立体交差事業の調査報告の内容と、吹田操車場跡地まちづくりの今日までの経過を駅前等再開発特別委員会で報告をさせていただきたいということで開催させていただきました。よろしく願い申し上げます。

なお説明につきましては部長と担当参事からさせますので、よろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

○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弘委員を指名します。

それでは本日の案件のうち、まず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。

小山部長。

○小山都市整備部長 本日は本委員会を開催いただきましてまことにありがとうございます。

今回ご説明申し上げます内容につきましては2項目ございまして、1点目は阪急京都線連続立体交差事業にかかわりまず調査の結果であります。この調査につきましては平成20年度から平成22年度の3か年をかけまして、大阪府、摂津市、阪急電鉄の3者で国費調査を実施してまいりました。その結果がまとまりましたので、内容や全体事業費、そして費用対効果及び今後のスケジュールをご説

明させていただくものでございます。

なお、お手元にご配付いたしております本事業のA3版のパンフレットでございまして、これにつきましてはまだ素案の段階でございまして、参考資料として本委員会にお示ししまして、今後、地元説明会などに使用していきたいと考えております。

詳細につきましてはこの後、担当参事よりご説明させていただきますのでよろしく申し上げます。

○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報告をさせていただきます。

初めに資料ですが、A4版の阪急京都線連続立体交差事業国費調査報告の資料と、先ほど部長からも説明がありましたA3版で4枚組の資料となります。

説明資料につきましては1ページにスクリーン上の2ページ分の資料を印刷しております。中段右側、下段の右側にページ数を打っております。

それでは説明のほうに入らせていただきます。1ページ目でございますが、初めに前提条件といたしまして過去の経過等を説明させていただき、2番目に中間報告でも説明させていただきました施工方法についてのおさらいを説明させていただきます。その後、終点側の検討、全体計画、概算事業費、事業効果調査の結果、課題、今後について、順に説明させていただきます。

2ページ目に移ります。2ページ目の前提条件でございますが、過去、平成3年から平成5年にかけて、安威川から大正川の間につきましては、立体交差の検討を行った経過がございます。当時は阪急正雀駅や車庫の整備が困難で、費用や期間がかなり膨大になることから事業

を断念しております。今回は事業区間を縮小いたしまして費用や期間を抑えた形で調査を行うことになりました。

そして今回につきましては平成20年度から3か年かけまして大阪府が事業主体となりまして国費調査を行いました。

摂津市につきましては主に都市計画の総合検討と関連事業の検討を行ってまいりました。

3ページ目ですが、調査対象区間と代表的な諸条件のほうを示させていただいております。調査範囲といたしましては正雀一津屋線から大正川までの間約2.1キロメートルの区間となっております。

主な主要道路といたしましては4か所、千里丘正雀一津屋線、坪井味舌線、千里丘三島線、千里丘寝屋川線という形になりまして、その間、踏切道につきましては6か所ございます。

4ページ目の施工方法につきましては、平成22年8月の中間報告におきまして説明させていただいている内容です。高架橋の施工方法につきましては線形、経済性を考慮いたしまして、仮線方式のほうで基本検討をさせていただいております。

5ページ目はその手順となっております。現在線を1線ずつ仮線のほうに振りまして、もとの現在線の位置に高架構造物をつくり完成後1線ずつ戻していくという施工方法となっております。

6ページ目ですが仮線を現在線の西側、東側どちらに振るかという検討を行う上での諸条件を挙げさせていただいております。

7ページではその西側、東側のどちらに振るかという評価を行っておりまして、用地買収、借地、支障となる物件等を考慮いたしまして、西側に比べ東側のほうが事業費的には安価になることで東側の

ほうに仮線を振るということで基本的検討をさせていただいております。

8ページ目ですが終点側、茨木市域側につきまして説明させていただきます。こちらにつきましては千里丘上二番踏切についての概要を示させていただいております。こちらの千里丘上二番踏切につきましては軽車両、小型特殊車両制限がかかった道路でありまして、歩行者、自転車の交通量につきましては摂津市域で言いますと正音寺踏切に近い交通量がございます。

9ページ目でございますが、こちら縦断図の略図となっております。こちらは、10パーミルで降ろす案と25パーミルで降ろす案ということで協議を行ってまいりました。その中で10パーミルとは1%の勾配、25パーミルは2.5%の勾配という説明となっております。

10ページ目ですが、こちらは平成20年度に検討を行いました内容となっております。まずは千里丘寝屋川線に桁下4.7メートルを確保いたしまして、そこから茨木市との境に向けて降ろすという検討を行いました。当時10パーミルで擦り付けた場合、千里丘上二番踏切に当たりまして歩行者の建築限界であります桁下2.7メートルが確保できないという理由がございまして、こちらにつきましては次の11ページになりますけれども、鉄道基準により地形上やむを得ない場合の勾配を適用いたしまして25パーミルで検討のほうに入らせていただいております。

12ページなりますが、平成21年度の調査で踏切道の切り下げ等を検討いたしました。

13ページはその結果となりますけれども終点部の終点部を盛り土で打ち上げ構造にいたしまして、千里丘上二番踏切

のところを約1メートルほど切り下げることができたら10パーミルの勾配で施工が可能という検討結果が平成21年度に上がってまいりました。施工期間中は約10年間、迂回路が必要となってまいります。

14ページになりますけれども、こちら平成20年度、平成21年度の検討結果をもとに大阪府、阪急電鉄、茨木市と協議を重ねた結果、10パーミルでの施工が可能となったことで列車の運行上やむを得ない場合を適用する理由がなくなりました。そして25パーミルで施工した場合ですけれども、現在時速115キロで運転しております列車が、列車速度が時速110キロという減速方向に向かうということで、この事業を行うことによって運転ダイヤに影響が出まして現状悪化という形になってまいります。それと10パーミルの施工をすることによって千里丘上二番踏切も除去でき、連立事業の本来の目的であります踏切が除去できるということで終点側は10パーミルの案で基本検討を行っております。

15ページですが全体計画の平面計画と、縦断図に各勾配を示させていただいております。

16ページでは全体計画の側道の計画のほうを入れさせていただいております。摂津市域につきましては山田川より千里丘寝屋川線までの間、両側に6メートルの関連側道がつくような形となっております。茨木市域につきましては、今後茨木市と負担割合も含めた協議を継続していく予定となります。茨木市との調整の目標といたしましては国に事業の位置づけをいただきまして都市計画決定までに確定していきたいと考えております。

17ページでは概算事業費につきましの説明をさせていただきます。連立の

総事業費といたしましては約375億円となっております。内訳といたしましては鉄道の施設工事、関連側道工事費、用地補償費等となっております。この額の条件といたしましては東側仮線方式で終点部は10パーミルの勾配で算出しております。

注意事項といたしましては、鉄道概略設計より概算工事費を算出しております。今後、事業の位置づけがなされました後に準備期間がございまして、その期間中に詳細測量や詳細設計を行うこととなります。そして用地補償の単価につきましては平成20年度の単価を使用しております。

18ページになります。事業効果調査の結果報告となります。こちら費用便益といたしまして2.92という高い値が出ております。非常に効果のある事業と評価されております。

19ページですが、課題、今後についての説明となりますけれども、課題といたしましては引き続き茨木市との協議が必要となってまいります。こちらにつきましては事業に対して茨木市のかかわり方の具体化、そして費用負担の整理がメインとなっております。

今年度の大きな目標といたしましては、事業主体であります大阪府の中期計画に位置づけされることが必要となっております。その後、事業計画に位置づけされましたら大阪府の事業評価委員会に審議していただきまして、国へ予算要望をしていく流れとなります。現在、東日本大震災の関係で国からの予算配当が非常に厳しい状況とお聞きしております。今後、国、大阪府の動向を見つつ現地、市民の方に説明を行っていきたくて考えております。

最後のページにつけておりますが、当

面の最速のスケジュールという注意書きをさせていただいておりますが、こちらの説明をさせていただきます。現在、平成22年度まで3か年かけまして国費調査を完了しております。そして今年度大阪府の中期計画に位置づけられることが必要になります。概ね、今年の秋には30年先を見通した、当面の10年計画を位置づけられる予定であります。その中期の位置づけをされましたら、大阪府のほうで事業評価委員会にて審議していただきます。それに並行いたしまして今年度下期に国のほうへ調査報告をお持ちして相談に行かせていただく流れとなります。

最短で平成24年春に概算要望、秋に確定要望という流れを考えております。

そしてまちづくり市民協働といたしまして市民の方にご説明等をさせていただき期間といたしまして、中期の位置づけが出された後、先ほども説明しましたが国、大阪府の動向を見ながら地元発信していきたいと考えております。予算要望いたしまして最短で平成25年に国の計画へ位置づけ、これは従来の着工準備採択と同じ意味になりますが、位置づけをしていただきましたら、一般的には概ね4年から5年かけまして実施測量、詳細設計、その後、都市計画手続を行いまして事業着手という流れとなっております。

以上が阪急京都線連続立体交差事業の最終報告となります。

○木村勝彦委員長 説明が終わりました。

この際質問がありましたらお受けいたします。

弘委員。

○弘豊委員 それでは2点ご質問させていただきます。

一つは千里丘上二番踏切ということで、

今回傾斜を10パーミルもしくは25パーミルということで検討がされてきたということでした。茨木市域の踏切道で、私もそれほどここを利用しているわけなので状況を把握できていないんですが、ここの交通量についてと、迂回路をつくる際の状況がどうなるのかをお聞きします。それと茨木市との協議ということも書かれておりますが、現時点ではどういうふうなところまで協議されているのかということもお聞きしたいと思います。

二つ目は、一番最後に当面のスケジュールとして触れられましたが、国からの補助金も多分に受けてする事業という中で東日本大震災の影響が今後どういうふうに出てくるのかをお聞きします。今の時点で何とも言えない状況なのかとも思いますが、現時点で他の事業などにどういった影響が出ているのかということなどからつかんでいる状況があればお聞きしたいと思います。

○木村勝彦委員長 三輪参事。

○三輪都市計画課参事 それでは弘委員から質問がございました2点につきましてご回答させていただきます。

千里丘上二番踏切につきましての交通量、迂回路の状況につきましてでございますが、交通量につきましては8ページに歩行者と自転車の調査を記載いたしております、こちらが1日当たり約1,700人ほど通行されております。迂回路につきましては千里丘上二番踏切から250メートルほど摂津に寄った箇所に迂回路を設ける形になり、こちらは桁下の関係で工事期間中も歩行者、自転車が通れます。そしてその位置といたしましては、ちょうど西側になりますけれども、住宅がありまして市道が近接するところに仮踏切を設置する計画となっております。

そして東日本大震災の影響につきましてでございますが、現在私どもでつかんでおります状況といたしましては、今年度の国からの当初予算でございますが、満額から6割ほどカットされて市町村に配当されておりました、その中で現在6割カットされて継続しております事業がなかなか進まない状況とお聞きしております。

補正予算で満額に近い額を配当していただかないと事業ストップというような形になりまして、事業については、途中で止めてもガードマン配置のための安全費等、事業を休止している間でもそういう費用が発生いたしますのでかなり厳しい状況とお聞きしております。

その中で大阪府のほうとしても今一番は現在動いております事業に対してどう進めていくかということに一番力を注がれているということをお聞きしております。

先ほどの茨木市との協議の状況でございますが、こちらにつきましては平成22年度も連続立体交差事業の検討委員会に茨木市も参画していただきまして調査、協議の報告会であったり事前の設計協議も同席していただきましてご意見をいただいている中で、やはり茨木市といたしましては阪急京都線連続立体交差事業本体につきましてはの協力はなかなか厳しい状況だということでご回答いただいております、今後側道を整備する形につきましては、こちらに側道がつくことによつて茨木市にも一定のメリットがあるということで、こちらにつきましては今後費用の負担でありましたり都市計画決定の事務手続でありましたり、こちらについては今後継続して準備期間であります国へ位置づけされました後、都市計画決定を打つまでの間にこういった条件整理を

していこうということで現在ご回答いただいております。

○木村勝彦委員長 弘委員。

○弘豊委員 最初の千里丘上二番踏切の迂回路の問題なんですけれども、気になりましたのは、生活道路ということで今現在も使われている方がいらっしゃるし、費用面は概算で375億円という数字を出されている部分が、仮に、茨木市がこういう計画では困るというふうなことになったときに変わったりというようなことがないのかということをご心配していたのですが、今の説明でしたら、迂回路を設置するとかそういったところについては既に話が通っているというようなことですので、今後の協議をまた継続して進めていただきたいと思います。

それから今回の東日本大震災を受けて全国的に事業に影響があるんだろうと思っています。今進めている事業では6割のカットということで、今進んでいる事業が遅れているということで説明を受けましたが、そうしましたら今回出されているスケジュールの部分で最短と言われている部分が、こういう見通しで大丈夫なのかなと考えています。それから375億という概算で見積もっているわけなんですけれども、そうした事業の摂津市の負担する部分がどういうふうになってくるのかなということも気になるわけですが、その辺の点では今の時点でおおよそどういふふうに見込んでいるかということをご説明いただけるようでしたらお聞きしておきたいと思っております。この2点について再度ご答弁よろしく願います。

○木村勝彦委員長 三輪参事。

○三輪都市計画課参事 それでは弘委員のご質問に答弁させていただきます。

スケジュールにいたしましては最短ケー

スと表示させていただいておりますが、こちらにつきましては先ほど資料でも説明させていただきまして、今後、国、大阪府の補正予算のつき方等を確認しながらこちらのスケジュールがどういうふうになるかということを確認してまいりたいと考えております。まず補正予算につきましても今お聞きしてる中では、1番目はやはり震災、2番目は各地域の震災に対しての耐震補強等の設計とか対策に充てられるということもお聞きいたしまして、一般事業につきましては優先順位といたしましては3番目ということでお聞きしておりますので、そちらのほうも補正の動向を見ながら事業主体の大阪府、そして今年度の後半、国のほうへこちらの調査を行った結果をもってご相談にかかっていきたいと考えております。

そして2点目の摂津市の負担につきましても、こちらにつきましては概算で375億という形で説明させていただいております。こちらの費用負担につきましても、1点は国の補助率が以前は国は50%の補助をいただいていたんですけども、平成22年度から55%の補助をいただくような形となっております。事業費は上がっておりますが、過去、調査している段階よりは市に対しては非常に助かった補助率となっております。現在詳細な費用負担の協議といたしましては、準備期間に詳細測量を行いまして鉄道の詳細な負担率が幾らになるかとか、鉄道の増強費等をどういう見方するかとかそういう形もございまして、今現在決まった割り振りというのが見込めてない状況ということは確かにございます。

過去、算定している事業費より増加傾向にございますので、国の補助率が上がっておりますが、市の負担も多少は上がるよう

な方向になるとは考えております。具体的な数字というのがなかなか今の段階では出されていないんですが、増加傾向にあると思います。

○木村勝彦委員長 弘委員。

○弘豊委員 スケジュール的にいつどの時点でスタートできるのかということはまだまだわからないと思うんですけども、今回の震災の復興に当たっては長期にわたってかかっていく、費用も大きくなっていくというようなことであります。

今回始まっている事業では大きく補助率カットされているということもある中で、どの時点で出発するにせよ平成22年の傾向で言うと、補助率が上がるというふうに見てたとしても今後実施していくものについては、やはり厳しく見ておく必要があるんじゃないかと思っております。その辺のところは見通しとして不透明だとは思いますが、認識としてしっかり押さえておく必要があるのではないかなと私のほうからは意見として言っておきたいと思っております。

また、まちづくりの関係で地元の意見交換会及び説明会、まちづくり市民協働ということでこのスケジュールの中には書いてますけれども、ここにも説明はスケジュール上、今年度も進めていくということになってます。そうした場で説明する場合についてもやはりこれから考えられるさまざまな状況についてきちんと伝えておくことも必要だと思っております。

今回、予期せぬことが起きている中での今の時点での説明なのでこういう状況かと思っておりますけれども、その点をつけ加えて私からの意見とします。

○木村勝彦委員長 1回目の答弁の中で東日本大震災で大体6割カットという方針が出ていると、これで満額の補助金が

いただけないままスタートしてしまうと警備等にお金が必要になってしまうという答弁がありましたけれども、この震災の復興については単年度、1年や2年で済む問題ではないですから、そういう見通しの中で、もし仮に満額の補助金がもらえないということがはっきりしてきたら事業を前に進めるわけにはいかないと思います。その辺の見通しについて小山部長のほうから何かお考えがあればお聞きしたいと思います。

小山部長。

○小山都市整備部長 先ほど担当参事から説明しました補助の関係でございます。

現在、調査費等については6割カットということで通知が来ております。まだ現実には我々調査もしていませんのでそこまでの段階にはなっていないんですけども、現実的には大阪府内でも事業されているところがあります。やはり現在、継続している事業に先に充当するということはお聞きしています。新規事業については、今現在着手している事業について優先的に予算を配分して、その事業が終わる状況の中で次に新規事業に予算を配当していくような方向性を聞いておりますので、あと3年ほどすれば大阪府下で連立事業が着手されているものはほとんど終わっていきます。

そうなると枚方市の連続立体交差事業と摂津市の連続立体交差事業の2か所になるということで、そうなるとそちらのほうへ予算が配当されてくるかと思いません。そういう状況を見ながら、国にお願いしていくことになろうかと思っております。

今説明させてもらったスケジュールについては最速ということで、震災のない状態でのスケジュールをお示しさせていただいておりますので、今後若干遅れるとい

うのは想定しておかなければならないと思っております。

○木村勝彦委員長 ということ踏まえてほかに質問があればどうぞ。

上村委員。

○上村高義委員 私からもお伺いさせていただきます。今の説明で今回の調査で区間と施工方法として東側仮線方式、そして終点部は10%勾配ということで施工すれば構造的には可能であるということで、総額が375億円ぐらいかかるということで結果がまとまったということでもあります。

ただ、今後の展開を見ると、この工事が採択されるかどうか、まだ非常に不透明であるということでありまして、そこでやはり気になってくるのがこの阪急京都線連続立体交差事業をやるということは摂津市にとって摂津市民にとってどうであるかということが非常に重大になってくると思います。

その事業効果調査結果としてここに示されている数字、費用便益が2.92だったという数字が出されております。この数字を見て非常に効果が大であると説明されましたけれども、聞いている私からすると、そんなに効果が大きいのかとイメージがわからないんです。今後市民に対して説明されていくということでありますけれども、費用便益というものが2.92というものがどういう数字なのか市民にわかりやすく説明してもらわないとなかなか理解しがたいんじゃないかなと思ってますし、ここに使われている諸数値についても移動時間短縮、走行費用減少、交通事故減少ということを書いてますけれども、この項目の中身あるいはこの数値がどうであったとかいうのをできるだけわかりやすく示してもらわないと市民の方は説明受けてもなかなか理解しがたいん

ではないかなと思ってますし、やはりこの阪急京都線連続立体交差事業を何としてでもするんだという気合いが、説明を受けて感じなかったんですけども、やっぱり説明するときは何としてでもこの事業をするんだという気持ちと、そしてそのことを市民がちゃんと受けとめて摂津市には阪急京都線連続立体交差事業が要るんだと、このことがまちの発展につながるんだということを市民のほうから言ってもらわないと、府が来ても国が来ても摂津市民が白けているのに、何でやるんですかというように受けとめられると困るんで、摂津市民にとって阪急京都線連続立体交差事業は必要なんだということを示すようなことをして欲しいということで、事業効果の費用便益について少し説明していただきたいと思っています。

○木村勝彦委員長 三輪参事。

○三輪都市計画課参事 それでは費用便益の効果につきまして説明させていただきます。今回、費用便益につきましての調査は大阪府で行っているんですが、こちらについての3便益と言われております移動時間の短縮でありましたり走行経費減少、交通事故の減少につきまして説明させていただきます。

まず移動時間の短縮につきましては、踏切におきまして、現在踏切での調査も行っておりますが、ボトルネック踏切と言われてまして、1時間当たり40分弱ほど踏切が閉まっている状態でございます。そちらが解消されますと、やはり交通の流れもかなりスムーズになり、自動車の渋滞等も少なくなると考えております。

スムーズに移動ができるということは交通費用のほうも自動車でおきますと燃料費等につきまして経済的になってまいります。

そして踏切の事故の減少ということで

踏切部での人身事故等がほとんどゼロに近くなってまいります。こちらの事故は国が出されているマニュアルに事故の件数当たりの単価等がございまして、事故がなくなりますとその分の被害額等が少なくなります。また、列車等の運行の妨げにもなりませんし事故で起こる時間のロス、そういったものも解消されていくということをお聞きしております。

○木村勝彦委員長 暫時休憩します。

(午後1時47分 休憩)

(午後1時48分 再開)

○木村勝彦委員長 再開します。

上村委員。

○上村高義委員 ここに事業効果調査結果ということで費用便益で2.92という数字が出てます。絶対数値なんで、ここをほかと比べてどうかということも見ないとわかりません。阪急京都線連続立体交差事業は行うということですと来てます。調査が終わってこれから採択に向けて動き出すんだということになっております。その際にちゃんと大阪府に採択をしてもらう、国に採択をしてもらう、そのための働きかけをこれからしていかなければならない。摂津市の議会と行政の中では駅前等再開特別委員会の中でも、行うということは一致してきました。

これからは相手があるわけですから相手に対してどう説明していくのかということとで質問させていただいております。

そういった意味で大阪府下で2件ある摂津市の連続立体交差事業と枚方市の連続立体交差事業のどちらが先か今のところ明確でないけれども採択されるかどうかも確定されていないという中で、何としてでも採択を確実なものにするために、いかに市民の皆さんにこの事業は必要なんだということを明確に示すためのものとしてこの効果数値があるのではないか

なと思ってます。この2.92という数字が出てきたんですけども、移動時間短縮が枚方市の連続立体交差事業は幾らなんだとか摂津市の連続立体交差事業は幾らなんだということも示していただいて、他市と比べてこの数字がどうなんだということも検討しておかないと本来は説得力がないのではないかなということで、市民に対しての説明もそうだし大阪府に対して必要なのではないかなと思っています。そういった意味で質問させていただきましたので再度答弁をお願いいたします。

○木村勝彦委員長 吉田次長。

○吉田都市整備部次長 それでは先ほど1回目のご質問をいただいている内容につきましては基本的な考え方は今、参事が申し上げた内容だと思いますけども、もう少し詳しく申し上げます。

この便益そのものは将来の調査時点、例えば平成22年のある時点から50年間の期間の交通量とか、それによる例えば遮断時間の計算とかを累積して、将来鉄道が平面であった場合にどれだけの社会損益が発生するのか、逆に言いますと、上げることによってどれだけ地域性、社会性、経済性も含めまして得になるのかプラス・マイナスを計算します、50年間の期間を定めて。その中で時間短縮なり走行距離の減少とか、それによる踏切の交通事故とか、例えば交通事故1件当たりは社会的損益は何億だということを換算値で履歴を調べます。その履歴で10年に1回、2回、3回例えばある、その場合は1回当たり、ひんしゅくを買うんですが例えば1事故1人がお亡くなりになったらいくらだと、そういう単価を上げながら試算してまいるのがこの考え方でございます。

例えばA地点からB地点方向に行くの

に直線で行けるけれども回り道をしなければいけない場合、その場合の損益も計算します。基本的に手で計算できなくてもすべてコンピューターで計算している状況でございますのでそのあたりは専門家のほうにお任せして、その結果が投資に対して将来50年間で利益を得られる部分で割り込むと2.92という非常に高い数字が出たという結果でございます。

ただ便益が出ましたということだけが連立の答えではなく、先ほどご説明申し上げましたスケジュールで一番最初に我々がハードルとして持っていますのが大阪府の中期計画に何とか乗せてもらうこと、ここが1つのスタートラインでございます。ここに乗れば少なくとも10年の間に必ずこの事業は日の目を見ようという位置づけになりますので、我々とすれば今年から来年にかけて中期計画、そして府内部で行われる評価委員会の中で位置づけていただくということが第一の目標だと思っております。そこで大事なのがこの便益額が高いのか低いのかということです。

例えば、100億円かけて99億円しか便益がなければ費用便益は0.99になります。これではだめです。これに対して、費用便益が2.92ということは、100億円かけて約300億円の事業採算を得られるという評価でございますので、そのあたりを踏まえて評価委員会で考慮していただけるのではないかとということで非常に高いという表現をさせていただいております。

もっとも、例えば枚方市の連続立体交差事業でございますけども、その事業も費用便益は高いと聞いております。我々より1歩か2歩前へ出ておまして、都市計画手続や地元など、いろんな形である程度の評価をもらってもう動いており

まして、今、我々が向こうのことを言って向こうの事業に影響が出たら困りますので、これは控えさせていただきたいんですが、実際の話としては高いというふうに聞いております。

○木村勝彦委員長 上村委員。

○上村高義委員 今のところ大阪府の中期計画に採択されるかどうか非常に重大なポイントだということでもありますので、事業を採択してもらえるように大阪府に対してプレゼンテーションをしっかりとやるということが大事です。そのためには市民の後ろ盾、市民がこの阪急京都線連続立体交差事業は必要なんだという後ろ盾を得ていかないとだめなんです。その辺は市民の意識調査、意見抽出は十分にすべきであって、そのバックボーンをもって大阪府に採択するように働きかけをお願いしておきたいと思っています。

○木村勝彦委員長 ほかにありませんか。

三好委員。

○三好義治委員 国費調査3年間でようやくここまでまとめていただきましてご苦労様です。

今年の大阪府の中期計画にいかに位置づけてもらうかというのが争点でございます。まして、総合計画では位置づけをしておりますし費用便益でも非常に高いという報告を受けました。ただ大阪府の事業というのはたくさんあって、費用便益が2.92というのは事業全体の中では非常に高いという評価されているんですが、大阪府に要望するだけでいいのかという疑問があります。今年中にこの中期計画に盛り込むためにはあと何をしなければならないのかということをお教えいただきたいです。例えば議会が要望を出していくとか、もちろん市長要望出していくとか、いろんな手法があると思うんですが、そういったことで我々議会としてでも何

か行動を起こさなければならないのであれば、できる範囲でしなければならないし、その点をお聞かせいただきたいと思っています。

まことに恐縮なんですけど、6ページで仮線の東側、西側と書いてる部分は、方位から言ったら南側、北側になりませんか。線路が茨木から大阪へ西側に向かっているなら南北に分ける線になるのが正しいのではないかなと思います。単純な質問ですけどお聞かせください。

○木村勝彦委員長 吉田次長。

○吉田都市整備部次長 まず中期計画については、位置づけされれば非常に立ち位置がよくなるということは今委員からご指摘いただいたとおりであります。そのための努力は必要だと思っております。ただ、例えば枚方市の連続立体交差事業は1歩か2歩前に出ています。その次に、我々がもう1歩出たいというのが今の意識です。今現在、その後ろにはいないんです。ということで、大阪府に問い合わせしますと今現在、国の調査採択をして大阪府が主役になって調査採択する物件はございませんというのが答えです。ただ、委員が指摘されたとおりで、府は大きな範囲の中で動いておりますので、いろんな事業メニューの中で、大阪府の連立担当としては摂津市の連続立体交差事業を入れていきたいという強い意志を持っておられますので、そのあたりは期待をしたいなと思っております。

もう1点、ご協力いただく点について、そのあたりは、何かありましたら当然声がかかってこようかと思っております。我々もそのあたりを踏まえて、あればまたご相談することもあろうかと思っております。

ただ、今は大阪府も非常に熱い思いでやっていただいているように伝わってまいりますので、そのあたりは様子を見たい

と思っております。

もう1点、北、南の話ですが私も一番最初見たときに北、南と思ったんですけど、1万分の1の縮尺で見ますと斜めになっておりまして、そのあたりから言うと西、東になっております。角度から言うと微妙で、おっしゃるとおり北、南でもいけますが、西、東で表現させていただいているということでご理解いただきたいと思えます。

○木村勝彦委員長 渡辺委員。

○渡辺慎吾委員 1点確認したいと思うんですけど、以前に例えば南千里丘の開発、それから新駅設置の前にさまざまな調査されてきたことと今回調査されてきたこととの間に乖離があったかどうかだけ、聞きたいと思えます。さまざまな項目の違いもあると思えますし、状況の違いもあると思えます。例えば踏切が降りている時間の長さとか、そういうものに乖離があるようでしたらお答えいただきたいと思えます。

○木村勝彦委員長 吉田次長。

○吉田都市整備部次長 今日までの調査でございますけども、先ほど一番最初に経過としてご説明させていただいた平成3年から平成5年に阪急京都線連続立体交差の調査をやっております。平成3年の調査のときには、吹田市、摂津市が大阪府の協力をもらいながら市が中心となって連続立体交差の調査をいたしました。新駅ができて踏切の遮断時間が変わっている等、そういう流れの中で、今回は一番最新の調査ができました。

それから、新駅ができたというのは相当大きなインパクトがありまして、もしも新駅がなければこの阪急京都線連続立体交差事業は芽が出なかったかもしれないという実感もあります。正雀の車庫をどうしても移転できず、何千億もお金を

かけて車庫を動かして、行く場所もないという中で頓挫したという大きな問題から今回、新駅ができて1つの芽ができて、そして具体的に大阪府が乗り出すという大きな発展的な動きにつながりました。

それがなければ大阪府が主体となるこの阪急京都線連続立体交差事業国費調査はなかったと我々は思っております。乖離というよりも環境が非常に変わったというような実感がしております。

○木村勝彦委員長 答弁にもありましたように国の補助もさることながら、やはり一番大きなネックは府の中期計画にいかにか組み込んでもらうかということが一番重要になってきます。今の橋下知事になってからダムや道路の計画、いろいろなものが後退していております。そういう点では相当強い政治的な働きかけをしていかないと中期計画に入れてもらうということは至難の技だと思うんですけど、そういう点では副市長が出席されていますから、その辺のことについてご意見をお聞きしたいと思えます。

副市長。

○小野副市長 以前にも駅前等再開発特別委員会で言わせていただいたんですが、阪急京都線連続立体交差事業は森川市長の時代から要望してきたことです。南千里丘のまちづくりがあって駅をつける、これで初めて阪急電鉄が同意するという事で、これをクリアできたのが今、吉田次長が言ったとおりであります。

もう1つは過日、大阪府の課長級職員と私どもと阪急電鉄も入って、コミュニティプラザで会議をしています。大阪府は非常に熱い思いでやっていただいています。

ただ1つ心配なのは茨木市であります。茨木市域となる終点側の費用負担については、茨木市民にとってメリットがある

のか疑問であり、阪急電鉄が費用負担するべきだというのが茨木市の考え方です。

これについては阪急電鉄とも話をしまして、阪急電鉄と大阪府と茨木市でまず整理してもらおうということで阪急電鉄に伝えています。

茨木市との調整がうまくいかなかった時に、この費用負担を阪急電鉄が持つのか摂津市が持つのか、この辺が問題になってまいりますので、私はこの問題が中期計画、評価委員会の中身に大きくかかわるといふふうに思っております。

私は大阪府のことを心配するより、むしろ茨木との関係の整理をまずやらなければならないと思っておりますので、それはまた駅前等再開発特別委員会に持って上がりますし、解決に向けて努力してまいりたいと思っております。

○木村勝彦委員長 副市長のおっしゃった茨木市域となる終点側の費用負担の問題は、茨木市としてもあの近くにあんまり住宅もないし、茨木市としても必要性が低いから当然だと思うんですけど、その辺は茨木市と阪急電鉄で調整してもらえるようお願いしておきたいと思っております。

以上でこの件については終わります。

次に吹田操車場跡地まちづくりについて説明をお願いします。

小山部長。

○小山都市整備部長 2点目でございますけれども、吹田操車場跡地まちづくりにつきまして、地元説明会を行っております。UR都市機構が施工する区画整理事業の工場の説明会あるいは同じくUR都市機構が施工する仮称千里丘公園の計画の内容等について地元説明会をしております。その折に地元からたくさんの要望が出ておまして、その中でも特に竹之鼻ガードのオープン化についてと、そ

のガードの部分の歩道の拡幅、そして正雀処理場が平成24年の春に機能停止ということをおっしゃっておりますが、その跡地利用について何らかの開発状況がわかれば地元には教えてほしいという要望、意向を聞いておりますのでその辺についてこの後担当のほうより説明いたします。

○木村勝彦委員長 磯崎都市計画課参事。

○磯崎都市計画課参事 「吹田操車場跡地のまちづくり地元説明会における意向等について」という資料をスクリーンにお示ししておりますが、同じものをお手元にお配りしておりますので、これもご覧になりながらお願いいたします。

吹田操車場跡地のまちづくりにつきましては先般開催しました工事に関する地元説明会におきまして市民の皆様からいただきました主な意向について今回ご説明させていただきます。

説明会につきましては吹田操車場跡地における平成23年度の工場の説明会を周辺自治会を対象に、平成23年4月25日に千里丘公民館で、26日に中内公民館で開催いたしました。

また全市民を対象といたしまして仮称千里丘公園の基本計画の説明会を5月12日に千里丘公民館で開催しております。

これらの説明会で工事に関するご質問等もいただいておりますけれども、吹田操車場跡地のまちづくりにあわせて竹之鼻ガードのオープン化や歩道の拡幅ができないか、また吹田市の正雀下水処理場の跡地はどうなるのか事前に教えてほしいというご意向がありましたので本日はご報告させていただきます。

まず坪井ガード、竹之鼻ガード、この2本のガードにつきましては吹田操車場跡地のまちづくりのタイミングに合わせまして拡幅整備やガードを短くするなどはないかというご意見がございませ

た。この2本の既存のガードにつきましては幅員が狭く歩行者の通行にも支障を来しているという状況でございますが、吹田操車場跡地のまちづくりのタイミングに合わせまして拡幅等を行って南北分断の解消が図れないかこれまで検討を行ってまいりました。しかし非常に難しいということで本委員会にその経過をご報告させていただいております。

工事の説明会では特に竹之鼻のガードにつきましてガードのオープン化や歩道部を拡幅できないかを求められておりますので、その現状とその対応につきましてご説明いたします。

まず、竹之鼻ガードの現状につきましてご説明いたします。スライド番号4の写真につきましては千里丘側からの入口でございます。安全柵で仕切られまして左側が車道、右側が歩道という状況でございます。

スライド番号5の写真はガードの内部の状況でございます。

スライド番号6の写真は、ガードを抜けて線路の南側、府道正雀一津屋線との交差部分でございます。

スライド番号7の写真は線路の北側、現在閉鎖されております階段でございます。この階段につきましても道路の拡幅整備によりまして撤去となりますことから新しい階段を設置いたします。

スライド番号8は、竹之鼻ガードの標準横断図でございます。歩道の幅が1.2メートル、車道が2.45メートルの合計3.65メートル、高さが約3メートルという空間でございます。歩道の下には水道管が埋設されているということもありまして歩道が高くなっております。構造につきましては、上に蓋がかかった橋梁形式でございます。

現況と将来道路整備をいたします計画

の高さにつきましてはほとんど変わりがなく、構造物の天端と道路の計画高につきましてはほとんど離隔がないという状況になる予定でございます。

次に平面図をスライド番号9でご説明いたします。まず位置ですけれども、スクリーンの上が大阪高槻京都線側、下側が鉄道敷地という位置関係でございます。

右側がJR千里丘駅側、左側がJR岸辺駅側という位置でございます。この図の中で赤の破線で示しておりますのが土地区画整理事業で行いますまちづくりの用地の境界でございます。赤線の下に1つ青い線がございますが、これが貨物ターミナル駅との用地の境界でございます。

この赤線の中を整備していくということになります。

竹之鼻ガードにつきましては全体で約150メートルございますが、そのうち、まちづくり用地の区間が約50メートルございます。この内訳としましては拡幅整備いたします都市計画道路が約14メートル、残りの街区公園となる部分につきまして赤色で示しております約36メートルでございます。

この竹之鼻ガード、黄色で着色しております部分が歩道部分でございます。緑色を塗っております部分の左側の2本の線のようなのが見えますが、ここが一級河川山田川の構造物でございます。その構造物が非常に近接しております狭いところで約4.8メートル、一番広い都市計画道路との境界で約7.8メートルでございます。この緑色で着色されました限られた空間の中でガードから少しでも早く、まちづくりエリアに歩行者がアクセスできないかということで前回の委員会にもご報告させていただきました斜路付き階段の整備を検討しております。

しかし地元の強い意向としましてこれ

だけではなくて、まずガードを少しでも短くできないか、短くしてなおかつ歩道部でも拡幅できないかということで、この区間につきましてご要望いただいております。まちづくり区間の約36メートルのガード天井をとれないか、それだけではなくて歩道を少し拡幅できないかというご意見をいただいております。現在こういうご意見をいただきましたので関係機関であります独立行政法人都市再生機構や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と協議を進めておりますけれども、このオープン化につきましては本市の費用負担を求められる可能性もございます。ただ本市の費用負担がない方向で実施できるように協議を行ってまいりたいと考えております。

またこのガードのオープン化につきましては隣接します河川構造物への影響に加えまして仮称千里山公園と街区公園を一体的に利用するという事で河川の上部利用を大阪府に申し出ている経緯があり、ガードをオープン化することによって、今までの協議に沿わない方向となることから、大阪府との協議も必要になってこようかと考えております。

またオープン化等に伴います防犯面につきましても警察とも協議を進めてまいります。

スライド番号10は、先ほど平面図で見ていただきましたものを横断図でお示したものでございます。上の図が都市計画道路との交差の付近、下の図が貨物ターミナル駅の用地境界付近でございます。黄色で着色しております部分が竹之鼻ガードの歩道の部分、その左側、緑色で示しております部分が河川構造物と竹之鼻ガードの構造物との空間でございます。

ガードからの階段については、まず、

直角方向への階段を検討しましたが、河川構造物と干渉してしまうということで物理的に整備ができません。そこで、L字型に折り曲げる形で、ガードに並行する階段の位置を検討しております。

地元の要望としましてはガードの天井を撤去するとともに、河川側の壁を撤去することによって少しでも歩道が拡幅できないかというものでございます。どこまでご意向に沿えるか分かりませんが、今後、関係機関と協議を進めてまいります。

次に坪井ガードにつきましてご説明いたします。こちら後ほど図面でご説明いたしますが、まちづくり用地区間がすべて都市計画道路になっておりまして、先ほどの竹之鼻ガードのようにオープン化はできない状況でございます。スライド番号11は線路南側の府道正雀一津屋線との交差部でございます。

スライド番号12がガードの内部でございます。左側が車道、右側が歩道という状況でございます。こちらは水道管が構造物の天井のあたりに添架されている状況でございます。

スライド番号13は線路の北側、市道千里丘24号線から坪井のガードに接続しております階段でございます。この階段につきましても道路拡幅整備によって撤去となりますことから新たな階段を設置いたします。

スライド番号14は先ほどの階段と坪井ガード内部との接続部でございます。

スライド番号15は坪井ガードの標準横断図でございますが、こちらにつきましても先ほどの竹之鼻ガードとほぼ同じような構造、幅員になっております。違う部分が歩道の下に水道管が入っていないということで、歩道と車道の段差が20センチとなっている点でございます。

スライド番号16は坪井ガードの平面図でございまして向かって右側がJR千里丘駅方面、左側がJR岸辺駅方面となっております。赤色の破線で示しております部分が土地区画整理事業の区域となっておりますまちづくりの用地の境界でございまして。その下の青い線が貨物ターミナル駅との境界でございまして。まちづくり区間につきましては、この坪井ガードに関しましてはすべて都市計画道路として整備を行うことになっておりまして、オープン化が非常に難しい状況でございまして。

ただし、階段につきましてはJR岸辺駅方面から坪井ガードに向けて歩道を整備する部分からアクセスするということが協力を進めておりまして地元にも説明させていただいております。これにつきましては防犯面等の問題もまた出てこようと思っておりますので引き続き警察とも協議を行ってまいります。

スライド番号17は先ほどの階段の接続のイメージでございまして。階段の接続部分につきましては竹之鼻ガードと同様に接続部分の側壁を撤去するとともに、その上にかかっている蓋の部分は撤去することが必要になってきます。ただ階段につきましては斜路付き階段で、上に屋根を設置するということが現在協議を進めております。

続きまして吹田市の正雀下水処理場跡地の利用につきましては地元のご意向につきましてご説明させていただきます。地元からは下水処理場が設置された経緯も踏まえまして、処理場が撤去された跡地の大半が吹田市の所有地となるということから、跡地の土地利用に関しまして嫌悪施設等が建設されないようにしてほしいというご要望と、施設撤去後の開発につきましては情報を得た時点で地元

情報提供をして欲しいという強いご要望がありました。これにつきましては情報が入り次第、地元のほうにもご報告させていただきたいと思っております。

この処理場跡地を含むエリアにつきましては都市型居住ゾーンⅢということで位置づけてございまして。隣接します都市型居住ゾーンⅠ・Ⅱと連携、補完する良好な都市型居住環境の形成を図ってまいります。跡地利用につきましては、今後、吹田市と協議を行うとともに土地利用につきましては地区計画等で制限をかけながら本市が目指すまちづくりを実現してまいり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。質問があればお受けいたします。

弘委員。

○弘豊委員 竹之鼻ガードと坪井ガードで地元の要望を聞いて検討されていることについて質問です。

これまでもガードの関係ではベビーカーや車いすが通れないというようなことで、そうしたことについては抜本的な改善が要ると思っておりますが、今回の説明の中ではそうしたことについては対応が難しいということです。地元の要望ということで今回出されているのは、竹之鼻ガードを少しでも短くしていただきたいということかと思っております。公園部分の屋根の撤去、そうしたことが今回加わったとお聞きしましたがけれども、それでオープン化したとしてもガードの長さは短くなるわけではありません。例えば、岸部千里丘線からの車の進入などは考えられなかったのかというのが1点目の質問です。

それと竹之鼻ガードの斜路付き階段で、接続部分が岸部千里丘線になりますけれども、これについてももう少し南に下げていくと早く地上に出られると思うんです

けど、その検討をしていただきたいと思います。

地元の方からもよくお聞きしますけれども、ガードの中を自転車に乗ったまま通行する際は車道の方を歩いて、歩道を通られる場合は自転車から降りて通行してくださいと警察が指導されています。

車道を自転車で通行するときに坪井のガードの距離だったら現状でも通ってる方を多く見かけるんですが、竹之鼻ガードではそれができない距離があります。ガードを短くして欲しいという市民の方の言われていることについて、今回の説明の中では答えになってないと感じます。

市民の方から出されている声と今回の検討についてもう一度詳しくお聞かせいただきたいと思います。

○木村勝彦委員長 磯崎参事。

○磯崎都市計画課参事 弘委員のご質問に対してご答弁させていただきます。

まず1点目、岸部千里丘線からの車の進入ができないか、平面交差ができないかということですが、現在のガードがございまして位置に東西方向に都市計画道路、岸部千里丘線が通ります。この道路の高さと今の竹之鼻ガードの車道の高さ、この高低差と平面距離で結びますと勾配が10%を超えて急勾配になってしまうということで、前から来る車が全く見えない状況になります。歩行者も含めまして安全な通行が確保できないということで平面交差につきましては難しいということで計画を断念しています。

2点目は階段の位置をもう少し南から接続できないかというご質問でございしますが、この位置に階段を検討します1つの理由としましては、河川構造物との離隔でございまして、図面では非常にわかりにくいんですけども、位置を南におろしますと、この河川構造物に影響を与えて

しまうという可能性がまず1点ございまして、大阪府と正式な協議はまだ行っておりませんが、前協議の中ではこの4.8メートルの中で設置するのは非常に難しいということです。

もう1点は、階段につきましてはオープン化かどうかは別にしまして、この階段の防犯面からしまして公園の中に出てくる場合と都市計画道路に出てくる場合、この2つを検討いたしまして、やはり視覚的な部分で防犯面は公園の中に出てくるよりも都市計画道路に出てくるほうが優れています。

この2点から現在の案で計画しております。

地元の意向としても、車であったりいろんな通行があるほうが防犯面にすぐれているんじゃないかというご意見をいただいております。

3点目のガードが短くならないかという点ですが、弘委員ご指摘のようにガードの天井をを取っても距離は短くならないのは事実でございまして。ただ地元のほうからいただいている意向としましては、まず天井を取ることによって圧迫感が全然違うという点です。圧迫された暗い空間ではなくて開放された形になって明るいという面と、こういう形で開放しますと外から見えるという意味での防犯面でこちらのほうが良いということです。そういう意味でガード自体が短くはないんですが、実際に暗い区間を通る距離が短くなるということで、竹之鼻ガードは大体150メートルございまして、都市計画道路の下もございまして、対処ができるようであれば約100メートルになるということで現在の坪井ガードとほぼ同じような距離になるんということで、ガードが短くなるというご説明をさせていただきました。

○木村勝彦委員長 弘委員。

○弘豊委員 いろいろと検討してないわけではなくて検討したけれども現状ではやむを得ないということだと感じました。

ただ、坪井ガードにしても竹之鼻ガードにしても長年にわたってさまざまな要望を出されてて何とか改善してほしいという意向が強い場所であるだけに、今回吹田操車場跡地の開発にかかわって何らかの改善ができないかということで、今回の説明では不十分ではないかと思っています。

最初に抜本的な改善が要ると言いましたけれども、この点については引き続き検討をしていただいて、今の内容では十分ではないという認識を持ってこれからのまちづくりに取り組んでいっていただきたいと思っています。

市民の方からもご意見があるかと思いますが、それらの要望についてもできるだけ盛り込んでいっていただくようお願いしたいと思います。

○木村勝彦委員長 三好委員。

○三好義治委員 市民の要望でガードのオープン化というのは結局はガード内が暗いから照度アップして欲しいということではないかと思っています。だから今のガードのオープン化というのが難しいとの説明を受けたんですが、オープン化にしてほしいというのは今のガードが暗過ぎて防犯的にもいろいろと問題があるということではないかと思うわけです。

ガードが非常に暗い、その辺については今の照明関係は技術的にも進んでますのでLEDなどで照度アップを図られたら市民の要望に応えられると思っています。

暗いから明るくいたしますと、技術的なことについては構造的なことではできませんと、はっきりとしながら皆さん方の要望を真摯に受け止めるなら、照度

アップに取り組めばいいのではないかと思います。

○木村勝彦委員長 磯崎参事。

○磯崎都市計画課参事 三好委員のご質問に対して答弁させていただきます。

ガードの防犯面の話につきまして、三好委員ご指摘のとおり、まずガードが暗いという意見がございました。私どもも照度についても改善しなくてはいけないとは思っておったんですけども、先ほどもご説明したように他から見えない、閉鎖された空間だというのが防犯面で良くないと思っておられるということでご意見を賜っておりますので、照度アップしまして非常に明るくなる部分もございますが、天井を取ることによってほかから見られるという意味での防犯面での抑止力、こういったものも地元のほうから意見として出ております。照度だけではなくてそういうご意見もありますので、天井を取るという部分の検討も必要かなということで、ご説明申し上げました。

○木村勝彦委員長 三好委員。

○三好義治委員 仮称千里丘公園の山田川の上が大阪府の所有で暗渠にしています。その関係でオープン化にするのに大阪府の同意が得られるかどうかまだわからないというような発言があったから、大阪府の同意がまだ取れるかどうかわからない状況で、オープン化しようと思ったら期間がかかるから地元の要望をそのまま据え置くよりも、防犯上の問題なので緊急の課題として防犯工事をするべきだということです。

河川は暗渠で、今度はオープンにして欲しいと言う、それでは大阪府の同意は得られないと僕は今、判断したわけです。

それなら市民要望に応えて、もう少し明るくしたり、防犯ブザーをつけてあげるとか、そういったことも検討されたら

どうですか。

これは要望にしておきます。

○木村勝彦委員長 ほかにありませんか。

磯崎参事。

○磯崎都市計画課参事 もう1点お手元にJR貨物主要5駅の貨物取扱量の推移というものをお配りしております。

こちらにつきましては吹田貨物ターミナル駅の建設の協議の経過の中で貨物の取扱量、この点が論点になっております。

毎年、本委員会にこの報告をさせていただいておりますが、平成22年度分の貨物の取扱量につきましては、日本貨物鉄道株式会社のほうから本市のほうにご報告がありましたので、グラフとその取扱量の数値につきましてはご報告させていただきます。平成21年度より微量ではございますが貨物の取扱量がふえております。これにつきましてはJR貨物に確認いたしましたましたが、列車の本数等は特に変化はないということで、全国的に景気が上向いた状況ではないかということでご報告を受けております。

今後も貨物の取扱量につきましては動向を見守ってまいり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。

質問があればお受けいたします。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○木村勝彦委員長 ないようですので、以上で本委員会を閉会いたします。

(午後2時38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長

木 村 勝 彦

駅前等再開発特別委員

弘 豊