

次に、陳情書の審査に入ります。

陳情第 37 号、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画に関する陳情書外 2 件並びに本委員会で引き続き審査中の平成 17 年の陳情第 157 号、「梅田貨物駅の百済駅への移転計画」の中止を求める陳情書の以上陳情書 4 件を一括して議題といたします。

それでは、新たに付託されました陳情第 37 号外 2 件について、理事者の見解を表明願います。

箕田計画調整局長 ただいま議題となっております陳情第 37 号、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画に関する陳情書、陳情第 42 号、「梅田貨物駅の百済駅への移転計画」の中止を求める陳情書及び陳情第 43 号、梅田貨物より百済貨物駅への貨物増量移転に関して、育和連合町会と JR 貨物との基本協定書締結無効を求める陳情書につきまして、一括して本市の見解を申し上げます。

陳情の趣旨は、陳情第 37 号につきましては、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画について、鉄道・運輸機構及び JR 貨物に対し、これまでの協議経過を踏まえ改修工事着手以降においても育和連合振興町会との協議を誠実に進行させること。とりわけ、百済駅を出入りする貨物自動車の走行等に関する環境や交通等への影響の事後監視については重要と考えているので、よろしくお願ひしたいとするものであり、陳情第 42 号につきましては、育和連合町会が鉄道・運輸機構、JR 貨物との間で調印した梅田貨物駅の百済駅への移転に関する基本協定書は効力があると言えない等の理由から、JR 機構に梅田貨物駅の百済駅への移転計画の中止を求めるもの。陳情第 43 号につきましては、基本協定書は育和連合町会で全会一致したものではなく無効であり、梅田貨物から百済貨物への移転計画について大阪市は積極的に百済貨物駅周辺の環境問題を調査、検討し、現在以上によくなることを住民に提案し、実践すること。大阪市は町会長の多数決でなく、住民の意向によって結論を出し行動するように連合町会長に要請すること。大阪市は住民大会を開催し、基本協定書が育和地域などの環境を保全できることを説明すること。当事者の一員として、大阪府も協議の一員として参加することの要請をお願いしたいとするものです。

梅田貨物駅につきましては、昭和 62 年の国鉄改革に伴い、その土地を更地に売却することが国の方針として決められました。梅田貨物駅を中心とする大阪駅北地区は、JR 大阪駅の隣接地という立地特性を最大限に生かすことにより、単に限られた地域の開発ではなく、その効果を広く市内全体、関西全体の活性化につなげていくことができる都市再生の重要な拠点として期待をされており、本市といたしましては経済界や関係行政機関とともに、そのまちづくりについて検討をし、計画を推進しているところでございます。

地区全体約 24 ヘクタールのうち、貨物機能の移転にかかわらず、更地化が図られる先行開発区域約 7 ヘクタールにつきましては、昨年より土地区画整理事業による都市基盤整備が進められる一方、本年 2 月には用途地域等の都市計画変更を行い、土地所有者である鉄道・運輸機構及び都市再生機構が民間の開発事業者の募集を開始しているところでございます。

一方、梅田貨物駅の貨物機能の移転につきましては、国鉄改革の趣旨に基づき、事業主体である鉄道・運輸機構が梅田貨物駅機能の約半分については吹田操車場跡地に、残り約半分については既存の貨物駅である百済駅を改修してその機能を確保することとしたものであり、平成 16 年 2 月以降、鉄道・運輸機構が東住吉区、平野区の百済駅に隣接する地域に計画案を説明をまいりました。

鉄道・運輸機構は、環境保全を図るため、自主的に環境に与える影響等を調査し、百済駅の

運営主体であるJR貨物とともに、種々の環境対策等を示してまいりました。また、可能な限り地元の要望を計画案に反映させるよう、地域の多くの世帯が加入し、自主的に運営をされている連合振興町会と継続的に会合を重ね、地域の理解を得るべく努めてまいりました。

本市といたしましても、貨物駅の移転事業そのものにつきましては、鉄道・運輸機構が行う事業であります。移転による貨物自動車の走行等に伴う交通や環境への影響等に関してはできる限り配慮された計画となるよう、また地域の意見が計画に反映されるよう、鉄道・運輸機構に対し働きかけてきたところでございます。

こうした状況を踏まえまして、東住吉区におきましては、本年4月に育和連合振興町会が鉄道・運輸機構及びJR貨物と百済駅の改修工事の着手に際しての基本協定書を締結されたものでございます。

本市といたしましては、この改修工事着手以降においても、基本協定書の締結等、これまでの協議経過を尊重し、鉄道・運輸機構及びJR貨物に対し、百済駅周辺連合町会との協議を誠実に進行よう申し入れるとともに、特に百済駅を出入りする貨物自動車の走行等に関する環境や交通等への影響の事後監視については、その実施内容や体制について、地元連合振興町会とともに適切に実施できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上が、本市の見解でございます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

高橋諄司委員長 見解表明は以上であります。

質疑なり意見のある方はお願いいたします。

黒田當士委員 自民の黒田でございます。

本日の陳情は、いずれも梅田貨物駅機能の百済駅への移転についてでございますが、この件につきましては、これまでも本委員会ではたびたび議論がなされてまいりました。移転の事業主体である鉄道・運輸機構が地元の皆様方の意見を聞きながら、できるだけ計画案に反映させるべく協議を行っているというふうに向っております。

また、大阪駅北地区の開発を進めるためには、梅田貨物駅の移転が必要であり、吹田操車場跡地への移転工事の着工につきましては、吹田市議会等での議論においても既に一定の決着を見たというふうに向っております。

百済駅への移転につきましても、今年度に吹田への移転工事と同時に着工することになっているというふうに向っておりますが、第37号の陳情書によれば、東住吉区の育和連合町会は鉄道・運輸機構やJR貨物と継続的に協議を行ってきたこととありますが、陳情にありますように、地元の皆様方が特に心配をされているのは環境への影響であり、反対運動もあったというふうに向っております。どのような経過で今日まで至ってきたのか、まずそれについてお答えをいただきたいと思っております。

井上計画調整局計画部大阪駅周辺開発担当課長 梅田貨物駅機能の百済駅への移転につきましては、平成16年2月に、事業主体でございます鉄道・運輸機構が、陳情が提出されている東住吉区育和連合町会と百済駅周辺地域に計画案の説明に入ったものでございます。以来、連合町会代表者と継続的に会合を重ねてまいりました。

本事業は、鉄道・運輸機構が実施する事業でございますが、大阪市としても移転による貨物自動車の走行等に伴う交通や環境への影響等に関しては、できる限り配慮された計画となるよう、鉄道・運輸機構に対し働きかけてきたところでございまして、また周辺のまちづくりとの関係

も強いことから、地元からの要請もあり、地元連合町会代表者と鉄道・運輸機構との会合にも出席し、地元の意見が計画に反映されるよう取り組んでまいりました。

当初の段階では、東住吉区においては計画自体に対する反対の意見も示されましたが、その後、鉄道・運輸機構は継続的に地元代表者と会合を重ね、種々の環境対策等を示しながら地元の要望を聞き、可能な限り計画案に反映させるべく取り組んできたことなどから、その後、連合町会としては単に賛成か反対かの議論でなく、計画に対する具体的な地元要望が示されるに至ったものでございます。

昨年 10 月には、育和連合町会長から鉄道・運輸機構に対し、移転計画に対する具体的な要望書が提出されまして、これに対して鉄道・運輸機構はこれまでの協議経過を踏まえ、地元の意向を尊重することとした回答を連合町会に 12 月末に示したところでございます。

このような状況を踏まえて、鉄道・運輸機構からは本市に対し、本年 1 月に移転・改修計画及び平成 18 年度からの工事についてはおおむね地元町会等の理解が得られたものと考えており、百済駅の改修工事を吹田貨物ターミナル - - 仮称でございますが - - の新設工事と同時期の平成 18 年度早期に着手したいと考えている、こういう報告が本市にあったところでございます。

その後も協議が続けられておりましたが、本年 4 月にこれまでの協議の整理として、地元連合振興町会、鉄道・運輸機構、日本貨物鉄道株式会社 - - JR 貨物でございますが、3 者による百済駅の改修工事の着手に際しての基本協定が締結されたところであり、鉄道・運輸機構はこれまでの百済駅周辺地域との協議を踏まえ、改修工事に着手しようとしているところでございます。

黒田當士委員 ただいまの御答弁にありましたように、また陳情書にも示されておりますように、いろんな段階を踏みまして単に賛成か反対かの議論ではなくて、計画に対する具体的な地元要望が示されるに至ったと。そして、地元連合振興町会、鉄道・運輸機構、そして JR 貨物、この 3 者による百済駅の改修工事の着手に際しての基本協定が 4 月に締結されたということでありませう。

それがベースとなって、今回の第 37 号の連合町会長からの陳情が提出されているようでございますけれども、一方で第 42 号、第 43 号の陳情では、ともにこの協定書自体が無効であるとされておりまして、この協定書の締結の経過や内容についてわかる範囲で詳しく教えていただけますでしょうか。

井上担当課長 この協定書につきましては、改修工事の着手に際してこれまで育和連合振興町会、鉄道・運輸機構、JR 貨物の 3 者で協議してきた貨物取扱量や環境監視、環境対策、交通処理、周辺環境整備など重要課題について、その内容を現時点で整理して確認しておきたいとする連合振興町会の要望により、本年 3 月ごろから育和連合振興町会、鉄道・運輸機構、JR 貨物の 3 者で協議を重ねてこられたものです。

私ども計画調整局、区役所とともに、その 3 者の会合には出席しておりまして、協定案の調整過程、経過については知っております。

その場での協議を踏まえつつ、連合町会サイドでも、町会長会議等での議論を重ねられ、少数の反対意見はあったものの、圧倒的多数の同意を得て、最終的には 4 月 27 日付で連合振興町会長が鉄道・運輸機構、JR 貨物と締結されたものと聞いております。

具体的には、中身につきましてはですが、陳情書にも一部記載されておりますように、改修後の百済駅の年間貨物取扱量について、梅田貨物駅からの移転分を含み、現在の取扱量より増加す

るおそれのある場合は、鉄道・運輸機構、JR貨物は連合町会と協議すること。百済駅に出入りする大型貨物自動車については、最新の排出ガス規制に適合した低公害車等の使用を図ることや、駅構内での作業についても低公害型のフォークリフトを積極的に採用するなど、十分な環境対策に努めること。また、他の貨物駅で採用する環境対策は基本的には百済駅でも採用すること。貨物自動車の走行に関して、環境や交通に与える影響について調査、監視をしっかりと行い、問題が生じたときにはさらなる環境対策を講じるなど、問題の解決に向け適切に対応すること。貨物自動車の運行ルートについては、決められたルートを遵守するが、見直しが必要が場合は改善に努めること。また、違反した車両は一定期間出入りさせないこと。百済駅の構内施設、出入り口、緑地帯など、百済駅及びその関連施設の整備・運用に当たっては、周辺環境との調和、円滑な交通処理、安全・防災等に十分留意したものとするとともに、地域の振興にも配慮することなどを確認し、環境の監視の問題や緑地帯など、関連施設の整備などについても具体的な内容は今後協議することになっておるものでございます。

黒田當士委員 ただいま協定書の中身につきまして、内容を具体的にお答えいただいたわけですが、例えば貨物自動車の運行ルートの問題についても記載されておりますが、この百済駅の問題があるなしにかかわらず、私は常々大型車が小学校の通学路に当たります道路を、それも通学の時間帯に通っていることは極力避ける必要があると思っております。

せっかく交通規制をかけていただいても、大型車が通行しているのをよく見かけておりますし、例えば小学校の目の前でガードレールを設置していただけてはいますが、例えば雨の日なんかはもう小学生が並んで歩きますと傘が道路側に出てしまっているわけですね。そこを大型車がかなりのスピードで通っている。そんなことは何度も見かけておりますし、そういった苦情も5回や10回やございません。何回も、あれを何とかしてほしいという苦情も聞いております。

今回は、1度違反した車両は一定期間出入りさせないというふうに書かれておりますけども、そういった違反を取り締まるにはどうしても交通管理者の協力は必要であると思えます。

また、今学校のPTAの皆さん、地域の皆様方が見守り隊といった形で通学の時間帯に立っていただいたりしておりますが、そういう方が例えば違反車両を見た場合に、それが通報できるような、そういったいろんな方法についても考えていただいて、この百済駅が移転されたことによって、かえってそういった取り締まりが厳しくなってよかったと言われるような状態になっていただきたいというふうに考えております。

さて、この第37号の陳情では、百済駅の改修工事は着工されますが、地元がこれから行う必要のある、例えば今述べた環境や運行ルートの事後監視のやり方など、事業者と具体的なことを決める協議を進めていくに際しまして、事業者に誠実な対応を望むものであります。

それは当然のことといたしまして、地元の方々が望んでいるのは、大阪市にも地元と一緒にあって積極的に取り組んでいただきたいということではないかと思えます。

移転事業そのものは、あくまで鉄道・運輸機構が行う事業であり、百済駅の運営主体であるJR貨物ともども地元と協議されていかれるものであります。しかしながら、今後の協議につきましては、周辺の環境の問題など、大阪市の施策にかかわる部分でもありますし、大阪市がこれまで以上にしっかりとかわる必要があると思えます。

大阪市はこのような地元の状況を受けて、どのように今後対応しようとしているのか、お考えをお答えください。

井上担当課長 本事業は、鉄道・運輸機構が実施する事業でございますが、先ほども答弁い

たしましたように、これまで大阪市といたしましても移転による貨物自動車の走行等に伴う交通や環境への影響に関しては、できる限り配慮された計画となるよう、鉄道・運輸機構に働きかけてきたところでございます。

今回の陳情第37号は、いよいよ改修工事が始められ、これまでの地元と鉄道・運輸機構及びJR貨物が協議で合意した事項について具体的な案をまとめていく段階に至り、また移転後においても鉄道・運輸機構やJR貨物が誠実に対応するよう、大阪市からも求めることを要望するものでございます。

本市といたしましても、これまでの協議状況を踏まえ、改修工事着手以降においても鉄道・運輸機構及びJR貨物が百済駅周辺町会との協議を誠実に行うよう申し入れるとともに、地元が事業者と円滑な協議ができるよう、地元の御意向を聞きながら必要な役割を果たしてまいりたいと考えております。

黒田當士委員 第37号の陳情では、貨物自動車の走行による道路沿道の環境についても特に懸念されていることから、貨物自動車の走行に関する環境や交通量の影響についての事後監視、これが重要とされております。

鉄道・運輸機構は、計画を立てる際に環境へ与える影響については調査をしておりますけれども、予測はあくまで予測でありますし、実際の結果として環境や交通にどのような影響を与えたかが、これをしっかりと見きわめて百済駅の貨物自動車の影響で問題を発生しているおそれがあるときは適切に対応させることが必要であると私も考えます。

大阪市もしっかりと役割を果たすということではありますが、例えばその一つが環境の調査であります。こういったものは専門的な要素が多々ありまして、地元の方々だけではとても事業者とやりとりをすることは難しいと思います。こういった意味でも、大阪市にはしっかりとかわっていただきまして、また事後監視となりますと、ことし、来年とかそういう問題だけではなくて数年先にも及ぶ話でありますし、しっかりとした実施体制をつくっておかないと、いざ実行しようとしてもうまくいかないことが心配されます。

そもそも地域の環境を守っていくのは、大阪市のもともとの果たすべき仕事であり、何か問題があったとき、特定の事業者の原因があれば、物を言う必要があるのも大阪市の役割であります。その意味では、大阪市自身が組織としてその実施体制に入って積極的に関与する必要があると思いますが、大阪市はどのようにかわっていくのか、局長のお考えをお聞きしたいと思います。

箕田計画調整局長 これまで、事業主体でございます鉄道・運輸機構が、百済駅を出入りする貨物自動車の走行等に関する環境や交通等、環境に与える影響につきまして、本市の環境影響評価条例の対象となっておらないんですが、自主的に調査、予測をしてきておりまして、本市の都市環境局におきましてもその内容については精査をしていただいております。

さらにその実効性を担保する上で、百済駅の改修後、貨物駅機能の移転により、どのような影響があらわれたかを監視することは、その環境の保全等を図る上で極めて重要であると考えておりまして、問題が生じたときは適切な対応を求めることが必要であると、このように考えております。

現在のところ、基本協定書が結ばれた段階でございまして、その実施方法や体制など、具体的な進め方は今後地元の連合町会、それから鉄道・運輸機構、JR貨物、この3者が協議をして

決めることになってございます。しかしながら、委員御指摘のとおり、事後監視を実効あるものとするためには、しっかりした実施体制をつくりまして、その役割を明確にしておくことが重要であると考えております。このため、今後その実施体制に大阪市自身が直接かかわることを視野に入れまして、地元区役所や関係部局とも連携を図りまして、地元の意向が反映され実のあるものとして適切に環境等の事後監視が実施できるよう、大阪市も積極的な役割を果たしてまいりたいと、このように考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

黒田當士委員 先ほどの答弁の中でも、地元との協議には区役所を通じて参加されておったということでございますし、この事後監視につきまして、しっかりと役割を果たせますように、これからはより深くかかわっていただきたいと思います。

また、このたびの移転に伴いまして、開発が進んでまいります大阪駅の北地区についてでございますが、先行開発区域につきましては、当地区の中核機能を担うナレッジ・キャピタルゾーンの開発事業者がこの6月の上旬にも決まる予定であると伺っておりますが、駅前や北側の開発事業者もこの秋には決まる状況になっております。

そうなれば、目標とされております平成 23 年春には先行開発区域につきましては予定どおりのまち開きができるんじゃないでしょうか。先行開発区域の7ヘクタールのまち開きだけでも、大阪市や関西の経済の再生に大きなインパクトになるのは間違いのないところでございますが、それから間をあけることなく引き続き全体区域の 24 ヘクタールの開発ができることが望ましいわけでございます。そのためには、梅田貨物駅の移転、百済駅の改修工事を円滑に実施していく必要があります。

百済駅の改修工事につきまして今後どのように進むのかスケジュールのことをお答えいただきたいと思っております。

井上担当課長 百済駅の改修工事につきましては、鉄道・運輸機構が施主として現百済駅と隣接する鉄道・運輸機構用地合わせて約 15 ヘクタールにおいて実施されます。

今年度から開始され、貨物駅を稼働させながら約5カ年かけて駅南側のコンテナホームの新設などから着手し、順次北側に向け鉄道施設の整備を図っていく予定であり、緑地帯の整備などの環境整備は21年度、22年度に実施予定。順調に進めば平成22年度末までに改修工事が完了する予定であり、吹田貨物駅の新設工事と同じ時期には完了予定と聞いてございます。

したがって、大阪駅北地区の先行開発区域のまち開きが平成23年春を目標にしていることから、まち開きとあわせて梅田貨物駅が更地化されることになり、先行開発区域のまちづくりの効果がより生かされるものになると考えております。よろしくお願いいたします。

黒田當士委員 今年度から工事に着手して、完成まで5カ年を要するというところであります。

陳情書や協定書にある、今後その具体的な内容を詰めていく必要がある緑地帯等の整備につきましては、今のお答えでは21年度、22年度と、後半の事業ということで、時間的には多少の余裕があるようでございますが、事後監視の方法などとともに、地元の方が一日でも早く安心できますように、また工事を順調に進めるためにも、できるだけ早期にこれらの内容につきましての地元の意向が反映される形で決めていけますように、大阪市も引き続き事業者との調整役としての役割も精力的に取り組んでいただきたいと思います。以上で、私の質疑を終わらせていただきます。

永藪隆弘委員 民主党・市民連合の永藪でございます。

陳情第37号、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画に関する陳情書でございます。これに

ついて質問させていただきたいと思います。

うちの会派では、福山委員、村尾委員、私も北の方におりますので、ちょっと百済のことはわかりにくい部分がございますけれども、うちの会派の山本修子議員がおられまして、その先生からぜひ質問をしてくれということもございまして、ちょっと今の黒田委員とバッティング、重複することもございますけれども、その辺は御容赦のほどよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、育和連合振興町会から出されています陳情第37号につきまして、地元では貨物自動車による環境への影響や、その事後監視の問題が重要と考えられているようであります。

陳情や協定の内容を見ますと、それに関連する鉄道貨物の取扱量について議論されてきているようでございます。

梅田貨物駅からの移転分は、吹田地区と百済駅と半分ずつであったと思いますが、新設される吹田の貨物駅と違い、百済駅は既存の貨物駅であるので、移転してくる貨物の取扱量に一定の枠があっても、既存分の動向次第では全体の取扱量が不明確なものとなっていると思われま

す。

貨物の取扱量についてどのような議論をなされてきたのか、まずお聞きしたいと思います。

井上担当課長 梅田貨物駅の機能が移転する吹田地区、百済地区とも、移転分についてはそれぞれ年間100万トン以内とすることが決まっております。

現百済駅の取扱量につきましては、近年漸減傾向にあり、平成16年度では年間41万トンとなっておりますが、平成2年度では年間87万トンの取り扱いがあったことから、現在の取扱量を基準とした枠を設けることは、鉄道・運輸機構、JR貨物は困難であるとしておりますが、地元の粘り強い協議の結果、また大阪市も地元の意向が反映されるよう取り組んできたことから、先ほど協定書の中身でも触れましたように、協定書の中で鉄道・運輸機構は地元の意向を尊重し、現在の取扱量より増加するおそれのある場合は、そのときの環境の状況と照合しながら、今後の貨物取扱量について地元と協議することを定めているものでございます。

永藪隆弘委員 大分減ということでございますけれども、貨物取扱量の問題を地元が議論されるのも、同時に貨物自動車の問題に連動することからであります。

今回の陳情内容を見ましても、地元は環境への影響、特に貨物自動車の走行による道路沿道環境への影響を心配されておられます。

事業者である鉄道・運輸機構は、この点に関してどのようなことをしてきたのか、また今後どのような対策をしようとしているのか、改めて御説明をしていただきたいと思います。

井上担当課長 先ほどの質疑でも御答弁いたしましたように、事業者である鉄道・運輸機構は、自主的に専門的な観点から環境影響調査を実施して、あわせて種々の環境保全対策を実施しようとしているところでございます。

今回の協定書にも記載されておりますが、貨物自動車に対する環境対策といたしましては、百済駅を出入りする大型貨物自動車について、移転時点における最新の排出ガス規制に適合した低公害車等の使用を利用運送事業者に求め、特に大口の利用運送事業者に対しては、低公害車等の使用を利用運送事業者と締結する契約書で担保する。新設する平野馬場地下道や構内道路については、騒音・振動低減効果のある舗装を採用し、適切な維持管理を行う。貨物自動車の不要なアイドリングは禁止するとともに、騒音・振動の低減に配慮した作業、運行に努める。吹田貨物駅を初め、他の貨物駅において採用する環境対策は原則百済駅においても採用するなどがございます。

また、百済駅を出入りする貨物自動車の走行に関しては、先ほどから議論が出ておりますように、その環境への影響や交通量等を調査、監視し、問題が生じたとき、もしくは生じることが想定されるときは、さらなる環境対策を講じるなど、問題の解決に向け適切に対応することとなり、その監視の内容や体制については引き続き協議することとなっております。

永藪隆弘委員 今も説明がございましたように、具体的な貨物自動車に対する環境対策として、地元の方々が最も期待していて、工事の事業主体である鉄道・運輸機構や貨物駅の運営者であるJR貨物も取り組もうとしているのは、貨物自動車の低公害車化であると思います。

大型貨物自動車に対する低公害車化は、現在どのような状況になっているのか教えていただけませんか。

井上担当課長 貨物自動車の低公害化につきましては、平成19年夏以降に本格販売される新長期規制に適合する大型貨物車につきましては、現在主に走行している大型貨物車と比較して、窒素酸化物排出量は1台当たり約7割から5割が削減され、粒子状物質排出量は9割が削減されることとなると都市環境局から聞いております。

このように新長期規制適合車の普及により、大気汚染に対する負荷の低減が大きく進むものと考えております。

永藪隆弘委員 今の答弁によりますと、平成19年夏以降に、新車の大型貨物車は環境へのマイナスの影響が格段に抑えられる自動車となるようでございます。

協定書では、さきの説明がございましたように、百済駅を出入りする大型貨物自動車について、少なくとも大口の利用運送事業者に対しては、移転時点における最新の排出ガス規制に適合した低公害車等の使用を契約書で担保することになっており、百済駅の改修工事の完了は平成22年度末であることを考えれば、大口利用運送事業者の大型貨物車はすべてこの低公害車の自動車となっているはずでございます。

それであれば、この環境対策は大いに期待するものでございますけれども、その辺のところを鉄道・運輸機構、JR貨物はこの協定書をぜひとも守らなければならないという必要性があると思います。ぜひ守っていただくように御指示願いたいと思います。

地元連合町会から粘り強く協議して、鉄道・運輸機構やJR貨物と協定書を結んだ成果が確実にあらわれるように、大阪市はきっちりと指導すべきであり、大阪市はこの問題にどのように取り組むのかを教えていただけませんか。

井上担当課長 鉄道・運輸機構及びJR貨物におきましては、現時点から既に利用運送事業者に対しまして、百済駅改修のスケジュールを視野に入れて最新の排出ガス規制に適合した車両に順次切りかえるよう要請を始めていると聞いております。

今後とも鉄道・運輸機構及びJR貨物が周辺的生活環境への影響に十分配慮し、この協定書に定めた低公害車等の導入など、貨物自動車の走行に係る環境保全対策が確実に実施されるよう、大阪市としても強く申し入れていきたいと考えております。

永藪隆弘委員 ありがとうございます。

今、私の方から協定書も読ませていただいたら、大口事業者の方はそういうふうになっておりますけれども、恐らくこういう貨物車は、大口のそういう運送業者というのは、今も梅田貨物の駅なんかでも5社ぐらいだろうと思います。下請も大変おられるというふうに思いますので、下請の方にもできたら低公害車化を進めていただきたいというふうにも思っておりますので - - お答えは結構でございます。

ところで、道路環境の問題については、今回の移転計画にも関連する今里筋の交通改善がまちづくりの課題であります。東成区の今里交差点においては、既にボトルネック対策として左折専用レーンの増設等の交差点改良に大阪市は取り組んでおられます。百済駅に近い杭全交差点については事業は行われておりません。

今回の陳情においても杭全交差点について連合町会長が「複雑な五叉路で渋滞が著しく改良が望まれる」と述べられています。

この件に関連して、平成 16 年 11 月の一般決算特別委員会において、我が会派の、先ほど言いました山本議員が貨物移転にかかわらず、杭全交差点の問題など、地域の抱える問題については大阪市が積極的に取り組む必要があることを取り上げられておられます。

どちらかといえば、この地域は住宅地の性格を持っており、環境問題を中心とした市街地整備はまちづくりの上においても重要な課題であろうかと思えます。杭全交差点の改良について大阪市としても、管理者である国に働きかけるなど、積極的に取り組んでいただくことを私からも要望して質疑を終わらせていただきます。ありがとうございました。

高田雄七郎委員 公明党の高田でございます。

今るやりとりがございました陳情第 37 号、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画に関する陳情書外 3 件につきまして若干御質問させていただきたいと思えます。

この陳情の対象でございます JR 百済駅は、御案内のとおり東住吉・平野両区にまたがっております。これは先ほどの局長見解でも述べられたところございまして、貨物自動車等の通過交通量の影響につきましては、この東住吉区、この陳情書が提案されている区のみならず、平野区、さらには先ほど質疑をされました黒田議員の選出の生野区等、影響がまたがる可能性がございます。

中でも、私の地元の平野区におきましては、鉄道・運輸機構が平野連合町会、平野西連合町会の代表の方々と 1 年以上にわたって協議を続けておられます。昨年 10 月には、鉄道・運輸機構等が、地元の関係者と合同でこれまで協議を重ねてこられた一定の報告を報告会という形で開催をなさしまして、平野と平野西連合町会を中心に、一定の方向で進んできておるわけでございます。

そこで伺いたいんですけども、この陳情書が東住吉の育和連合町会から提出をされておりますけれども、平野区にも関連する事項もございまして、この際改めて平野区の現在の状況を御説明いただけますか。

井上担当課長 平野区につきましても鉄道・運輸機構が、百済駅に隣接している地元連合町会、具体的には今御紹介ございました平野連合町会、平野西連合町会に対して計画案の説明を行い、その後両連合の代表者で組織された「百済貨物駅周辺対策委員会」を窓口にして昨年 3 月から 1 年以上 10 数回にわたって継続的に協議をしてこられたところでございます。大阪市もオブザーバーとしてこの会合には出席してきております。

連合の代表者は、各町会に対して適宜協議状況を報告し意見を聞きながら進めていると聞いております。

昨年 10 月 25 日には、鉄道・運輸機構と対策委員会等が合同で平野連合町会、平野西連合町会の一般町会員や平野区全体の役員等、関係者を対象にした協議報告会が開催され、計画に対する賛成か反対かの議論ではなく、移転計画案に対する具体的な要望事項の実現に向けた取り組みを行うこと、鉄道・運輸機構は可能な限り地元の意向を計画案に反映させること等

が報告されております。

その後、対策委員会ではテーマごとに部会が設けられ、平野馬場地下道の構造や、駅周囲の緑地帯整備のあり方、環境対策、環境の事後監視等、個々の要望事項の実現に向けて現在も協議が続けられている状況でございます。

高田雄七郎委員 今、御答弁いただきましたように、平野区におきましても駅周辺の緑地整備、あるいは環境対策、あるいは環境の事後監視等、育和連合町会が出されております陳情書の中身と重なっているところがございますので御質問させていただいているわけですが、この陳情第 37 号は、先ほど来からやりとりがございましたように、鉄道・運輸機構、JR 貨物とことしの 4 月 27 日に地元の育和連合町会が基本協定書を締結をされた。その締結された基本協定書を基本としながらも、百済駅の改修工事着手以降の環境の事後監視等について言及されておるとい内容でございます。

残り陳情第 42 号及び第 43 号は、先ほどの連合町会の動きに異を唱える立場の方が基本協定書そのものを無効と主張されて、百済駅への移転計画の中止を求めているものでございます。

この基本協定書は、地域を代表する連合町会が、事業者でございます鉄道・運輸機構並びに JR 貨物と締結をされているわけでございます。これは御案内のとおりでございます。これは大変意味があることだと私は評価しておりますが、この基本協定書そのものが有効なのか無効なのかというのは我々が判断をする立場にはございませんので、これは置いておくとして、そもそもこの基本協定書そのものは、話し合いを続けてこられた育和連合町会から事業者に対して締結をしたいという旨の申し出があって、そして締結がされたというふうに私は理解をいたしておりますが、なぜこの連合町会から事業者側に基本協定書を締結するという要望が出されたのか、その理由は何なのか、その背景は何なのか、御説明いただきたい。

井上担当課長 経過も含めまして、背景、知り得る限り御説明させていただきます。

育和地区におきましては、平成 16 年には 2 月と 11 月に地区全住民を対象としたこの移転計画についての説明会が開催され、以降、平成 17 年からは町会長等連合町会代表者が窓口になりまして、鉄道・運輸機構及び JR 貨物と協議を続けてこられました。

連合町会では、その節目節目で協議状況等を回覧板などで全住民に報告し、また意見を求めて協議に反映する形で進めてこられたと聞いております。

昨年 10 月には、連合町会は計画に対する具体的な要望を示し、鉄道・運輸機構も 12 月に、地元の意向を可能な限り尊重する回答を連合町会に示したところでございます。

これらから、鉄道・運輸機構はそれまでの連合町会との協議において、おおむね工事の着手については理解が得られたと考え、平成 18 年度早期に改修工事に着手することを表明しておりましたが、連合町会としてはこれまで時間をかけて協議してきた合意に達した事項や、今後協議して決める事項などについて、工事着手に際して事業者と文書で整理して確認しておく必要があると、そういう判断をされまして、町会長等の役員で議論する一方、協定書の案文についても全町会員に回覧した上で協定書を締結したものと、そういうふうに聞いております。

高田雄七郎委員 協定書が締結されるに至ったいきさつについて詳しく御説明をいただいたんですが、要は地元の育和連合町会としては、その事業者側と長い時間をかけて協議を進めてきた、そしてその経過については一つ一つその節目に当たっては、地元の町会の構成員である会員に回覧板等で御連絡をした。さらには、要望があれば聞かせていただきたいという形で進めてきた。

なお、今後のことを考えると、一定の合意を得たものもあるし、なお協議を続けなければならないものもあるので、一定文書で整理しておいた方が、後々言うた言わん、合意した合意していないということで争いが生ずるといけないので、基本協定書を作成したと、こういうふうないきさつでよろしいですね。

それで、一方では、先ほど触れました私の地元の平野区につきましては協議を重ねておりますけども、この育和連合町会のような基本協定書という形で文書にあらわれておりません。そういう動きになっておりません。

そこで、事業者である鉄道・運輸機構等が、これから改修工事にかかるに当たって、東住吉の育和連合町会のように平野の2つの連合町会と基本協定書を、工事の着手の前提条件として交わす必要があるのかなのか。あるんじゃないかというふうに言う方もいらっしゃるし、そうでない方もいらっしゃる。この辺の見解はいかがでしょうか。

井上担当課長 百済駅の改修工事の着手に当たりましては、法的には地元との協定書等の締結は必要はないと、鉄道・運輸機構から聞いております。東住吉区におきましては、地元の求めに応じて締結したものでございます。

また、平野区においては鉄道・運輸機構は協定書等は締結してございませんが、東住吉区同様協議してきた内容については遵守することを表明しております。

高田雄七郎委員 つまり、改修工事を着手する前提条件に、地元とのその協定書は必要ない、法的にも何も問題ない、ただ、今まで協議を進めたことについては誠実に遵守していきたいというのが、事業者側の意向だということでございます。

したがって、先ほど来からもやりとりがございましたように、東住吉の育和連合町会を中心にした事業者側との協議の内容と、平野区の2つの連合町会が事業者側と協議を重ねている内容と同様の内容が含まれておりますし、その動きも同じようになってきているわけでございます。

平野区でもいろんな意見を表明される方もおられますので、代表の方々は多くの時間をかけながら大変苦労して取りまとめをされておられるわけでございます。

環境保全のための事後監視につきましても東住吉と同様の要望が出ておられるわけでございますので、工事着手以降の東住吉区と同様に、平野区におきましてもこれまでの協議を踏まえまして地元の意向が移転計画に十分反映されるように、地元の方々が安心できるように、大阪市もしっかり汗をかいていただいて、力を注いでいただきたいと、区役所・関係部局とも連携をとりながら力を尽くしていただきたいということをお願いしたいんですが、どのように取り組んでいらっしゃいますか。

北村計画調整局計画部長 委員御指摘のとおり、平野区におきましても当然環境の問題、また事後監視の問題、東住吉区と同様でございます。

そういうわけで、先ほど課長の方からも御答弁申し上げましたように、平野区の方におきましても平野連合、平野西連合の代表者の方々や鉄道・運輸機構、それからJR貨物、この3者が精力的に協議を重ねてきております。

今、着工後に新たにつくる平野馬場地下道の構造や周辺緑化のあり方など、引き続き具体的なテーマにつきましても協議をさせていただきながら、今後の具体的な整備のあり方等について議論を重ね結論を出していこうという状況になってございます。

また、大阪市といたしましても、そういった広域にわたるような課題につきましては、当然のことながら東住吉区の方の協議とも連携をしながら、住民の方々の御意向・御要望が事業に具体

的に反映されるよう精力的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

先ほど来、御質問の中にもございました事後監視の方法や内容といったことは、それぞれ別々の区で別々に協議をするよりも、当然のことながら一体的に協議すべき事項だと思っております。そういった事項につきましては、両区合同といえますか、関係区合同で検討することも視野に入れながら、関係部局ともども果たすべき役割を担ってまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、関係区全体の地域にとって、よりよい方向に進むよう努力してまいり所存でございますので、よろしく願いいたします。

高田雄七郎委員 以上で質問を終わります。ありがとうございました。

高橋諄司委員長 この際、お諮りいたします。定刻が参りましたならば、時間を延長することに決して御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

高橋諄司委員長 御異議なしと認めます。よって、時間は延長されました。

稲森豊委員 日本共産党の稲森豊でございます。

私の方からも質問申し上げたいと思います。

3件の陳情が出されております。一言で言いますと、37号は条件を守ることによってこれは受け入れてもいいと。それを大阪市で保証せよという、そういう陳情ですね。あとの42号、43号は、移転そのものに反対すると。そして、その反対の願意は、おおむね2点であります。1つは、移転に伴う大気汚染、振動、騒音、交通渋滞など、環境汚染が今よりも悪化することの懸念でございます。2点目は、この振興町会、育和連合町会が鉄道・運輸機構、JR貨物との間で移転を認めることを前提として交わした基本協定書の効力について疑問ありという、そういう2点であります。

今、以上2点について局長見解もお伺いいたしました。私なりの意見ないし質問を行いたいと思っております。

この場合、まず前提としてこの問題を論ずる場合、机上の空論や抽象論ではなしに、現実に実際どういう事態が起こるのかと、これが1つ。

そして、今日本における環境行政というのはどこまで到達しているのかと、今現在のね。そういう点を外して議論しては的外れになるということをもまず最初に申し上げたいと思うんですね。

まず、環境悪化の問題でありますけれども、鉄道・運輸機構は移転に伴う環境悪化についてどう言ってるかといえますと、予測評価を実施したと、検討しましたと。その結果、いずれの場合にも周辺環境への影響は環境に著しい支障を及ぼすものでないものと考えています。これが正確な見解であります。

これを文字どおり解釈すれば、影響は多少あるだろうけれども大したことではないと、こういう見解ですね。大型ディーゼル貨物車が560台あるところに新たに1,200台多く通行するわけですから、環境負荷というのは当然増大するのは当たり前ですわね。

まず、そこで、本市の環境行政の主管局であります都市環境局として、この運輸機構の言う環境への影響は軽微だから問題なしという見解について、都市環境局はこれを追認する立場か否か、この点をまずお伺いしたいと思います。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答えを申し上げます。

鉄道・運輸機構が実施いたしました環境影響調査、この内容につきましては、私ども都市環境局もその内容を精査したところでございます。

その内容によりますと、貨物駅供用後の貨物自動車による大気環境への影響の予測では、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに環境基準値以下になると予測されたところでございます。

なお、事業者は、大気汚染対策といたしまして、貨物自動車に最新規制適合車など低公害の車の使用に努めることを計画いたしておるところでございます。

また、騒音・振動につきましても問題が生じるおそれがあれば、貨物自動車の夜間の走行を控えるなどの環境保全対策を計画しておるところでございます。

本市といたしましては、事業者が現在計画しております環境保全対策を確実に実施し、周辺的生活環境への影響に十分配慮しながら事業が進められるよう、今後とも事業者に働きかけてまいりたいと、このように考えてございます。

稲森豊委員 まだ明確にこれを追認するか否かの見解ではありませんね。働きかけていきたいと、非常にあいまいな返答でございます。

次にお伺いします。

大阪市は、環境基本条例というのを定めていますね、平成7年3月16日。この条例の目的第1条、そして具体的にいろいろ決めております10条、12条について、それぞれどういった内容の趣旨で決められているのか、御説明願いたいと思います。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答えを申し上げます。

大阪市の環境基本条例の目的は、市民が安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な都市環境を確保していこうということで、御指摘の10条につきましては、環境に影響を及ぼすおそれのある施策を策定し、実施するに当たっては、環境への負荷の積極的な低減を図るよう必要な措置を講ずると。

それから12条でございますが、大規模な環境影響を与える事業については、環境影響評価を実施してきっちりその計画に沿った対策を進めると、このように解釈してございます。

稲森豊委員 そうですね、環境基本条例、非常に憲法の前文のように、非常に格調高いですね。すべての市民というのは、安全で健康かつ快適な生活を営むことができる。良好な都市環境を享受する権利を有するとともに、このかけがえのない都市の環境を未来の市民に引き継いでいくために行動する責務を有していると。環境を守っていく義務があるということを述べているわけですよ。

その後、今ありました10条、これはここに掲げていますように、環境に影響を及ぼすおそれのある場合、実施するに当たって環境への負荷の積極的な低減を図ると、減らしていかなあかんということを書いているわけですね。

なおかつ、この12条、これは環境の保全及び創造に資するよう、みずから環境への負荷の軽減の目標を定めると。資するということは、マイナス効果は絶対だめなんです。資するというのは、それに資するわけですからね。だから、これが環境基本条例の根本精神であります。

そこでお聞きします。

先ほど運輸機構が、この環境基準以下になるんだと、やってもね、移転しても。なおかつ低公害車などを導入することによって減らすから大丈夫だとおっしゃっているんですけども。具体的にお聞きしますけども、自動車排出ガス汚染について、毎年環境白書というものを大阪市出しておられるんですけども、この中に16年度の環境白書に、自動車排出ガス測定局11局での二酸化窒素に係る環境基準は11局中6局で適合していると。2005年の環境白書、40ページに書いております。

あと、適合していない5局というのはどこですか。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、本市では大気汚染の常時監視測定局ということで、特に道路沿いの環境測定 11 局、測定してございます。

二酸化窒素につきましては、11 局中 6 局、環境基準に適合しております。これは 15 年、16 年と良好な状態になっておりますが、残念ながら 5 局が適合しておりません。この 5 局につきましては、東成区の今里交差点、北区の梅田新道、西淀川区の出来島小学校、旭区の新森小路小学校、住之江区の住之江交差点の 5 局でございます。

稲森豊委員 参考のために、資料配付をよろしく願います。

高橋諄司委員長 稲森委員より、質疑の参考に資するため資料の配付の申し出がありますので、これを許します。

稲森豊委員 これは環境白書の抜粋で、ただいま課長の方から答弁のありましたこれを資料としてお配りしているわけですが、この 1 ページ目の 2005 年度版の下の部分、11 局のうち、今言われたようにこういう結果でありまして、その裏側は具体的にいつからどのように経年で変化しているかという数字であります。

これ御承知のように、杭全町の交差点は、平成 14 年度までは星マーク、この米マーク両方ついていてこれはクリアしていなかったわけです。15 年、16 年は杭全はクリアしております。

ところが、東成区、百済駅から北上していく交差点、ここは 15 年、16 年とも、これ二酸化窒素についてはまだ米マーク 2 つついておりますから環境基準を超えているわけですよ。

今回、鉄道・運輸機構は意識的にこの調査予測地点で、今里交差点を予定測定地点から外しているわけです。今問題となっています杭全交差点も 2 年前まで基準を超えていて、本当に今でも実感される方はわかっていると思うんですけども、百済駅周辺というのは大気汚染の状況というのは極めてシビア、そういう状況であります。

それと同時に、もう 1 点お伺いしたいんですけども、この環境基本条例と同時に、平成 14 年に大阪市が自動車公害防止計画というのを新たに策定されているわけですが、この中で計画の目標として大阪市環境保全目標、大気質、どのような目標を掲げておられますか。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答え申し上げます。

環境基準 NO₂ につきましては、0.04ppm から 0.06ppm の幅がございまして、大阪市の場合は 0.06ppm を超えている地域ということで、早急に日平均値 0.06ppm を達成し、0.04ppm に向けて諸対策を推進するというふうな目標を掲げてございます。

稲森豊委員 そういうことで、平成 22 年度末には幹線道路沿道での二酸化窒素に係る環境保全の目標を達成すると。しかし、残念ながら 0.04 についてはまだ達成できてないところがたくさんあるわけですよ。これ、こういう状況であります。

それで、その防止計画の中でどういうことを書いているかといいますと、確かに努力した結果、窒素酸化物の排出量は減少してきたけれども、まだ平成 12 年度中に 5,000 トンまで削減させるということは困難な状況となったと。二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成状況も依然として厳しい状況が続いていると。

その目標が達成できなかった大きな要因として、NO_x排出量が多く、そのほとんどがディーゼル車である普通貨物車に関して走行量がふえていると、こういうことを書いているわけですね。これが大阪市の環境行政の方針なんですよ。

そういうことから考えて、これは今回の移転で今里方面へ新たに 1,030 台の貨物車が北上していく計画になっております。

これは少なくとも今里交差点でいえばクリアされていないわけですから、真剣にこの計画を達成しようとするれば、こんな 1,030 台の走行というのは認められないはずなんですね。しかし、これを認めると、そういう数字も鉄道・運輸機構は発表してない。

そこで、参考にお聞きしますけれども、ディーゼル貨物車 1 台の二酸化窒素などの排出ガスというのは、乗用車換算でいうたら大体何台分ぐらいの排出量、そういうのが出るんでしょうか。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答え申し上げます。

私どもが現状の排出量の算定するところでの乗用車と普通貨物車との比で申し上げますと、おおむね 20 倍から 40 倍ぐらいのオーダーと記憶しております。

稲森豊委員 計画調整局が主要街路自動車交通量図ということで出されているんですけど、この今里筋は現在百済から大池橋へ行くまでの間で、往復 1 日 3 万 9,900 台、それが北上して行って、今里交差点へ流入してきたり、こっちへおりてくるのが 5 万 6,100 台という、そういうオーダーなんですよ。

そうしますと 20 倍、40 倍の平均、中とって 30 倍としましょうや。1,030 台の 30 倍ですから 3 万台の車がふえるんです。だから、これでいけば大池橋に至る 3 万 9,900 台も、大型の車もあるだろうけれども、ほぼやっぱり 1.5 倍から 2 倍ぐらいの走行量になるんですよ。これで、環境負荷がそんな微々たるってだれが考えても思われません。今の走行量のほぼ 1.5 倍から 2 倍になるわけですわ。もし、これ排出ガスが出ない電気自動車で作るんだったらそれ私わかります、理解できますが、そんな電気自動車ではありませんよ。

いろいろ自動車の改良を義務づけておりますけれども、これは新車に限っては強制的ですけど、今、既存の車両についてはそれは及ばないということも聞いておりますわけですから、そういった意味でこれも含めまして、ちょっときょう都市環境局の責任じゃないんで、こういうことをあえて進める計画調整局として、今の議論聞いてそういう事態が起こっても、なおかつ影響は軽微だと言いきれますか。

井上担当課長 事業主体でございます鉄道・運輸機構の方で、環境に与える調査を自主的に調査しておりますが、百済駅から北側に出ていく、今御指摘ございました約 1,000 台の車に関しまして、もちろん北に上がるにつれて分散していくことが考えられるわけですが、分散する手前の百済駅出たすぐ北側の森小路大和川線、今里筋で環境に与える影響を調査しております、その与える影響が軽微であるということを鉄道・運輸機構は調査して公表しているところでございます。

稲森豊委員 抽象論ではあかんと言うてるわけですよ。これはちょっと常識のある方でしたらね。だから、この市役所スタンダードというのは異常だと言われるんです。一事が万事ですわ。車が倍ぐらいふえるのに、影響は軽微って、そんなあほなこと絶対はないんですよ。

もう角度を変えたいと思います。

もう 1 点資料をお配りしております。大阪市教育委員会事務局の学校保健科からの提供の資料でございますが、これは東住吉と平野区はこの周辺の地域の小児、小学校の「ぜん息罹患率表」というこれは公式な資料でございますが、ここで東住吉区の今川小学校と平野区の平野小学校のぜんそくの罹患率ですね。

平野小学校については御承知のとおり杭全神社の隣で 25 号線に直面したところですよ。今川

小学校はちょっと中へ入ってるんですよ。そういうところなんです、これは理屈じゃありません。因果関係、またどうやというんですが、最近のいろんな学術研究によりますと、NOxとか二酸化窒素によるぜんそくの影響というのは非常にリンクしているという、そういう論文も出されているんですけども、これを見ますと、例えば東住吉区の今川小学校ですね、このパーセントですけども、平成12年度は7.8%、平成16年度は15.87%、これがいわゆるぜんそくの罹患率表でございます。全国でいえば、この上にありますように、平成16年度で3.38%なんですよ。4倍ぐらい。市内平均で7.8%ですから、市内平均の2倍、こういう傾向が続いております。

その裏側は、これは平野小学校。ここも平成12年度が15.5%、ちょっと推移しまして16年度は12.1%。12.1%というたら8人に1人はぜんそく。こういうひどい状況なんですよ。こういう状態があるにもかかわらず、運輸機構のでたらめな主張をうのみにして、これは本当に私は連合町会というのは、地域に果たしておられる役割というのは十分評価いたしておりますけど、やはりもっと真剣に、特に市民の皆さん、区民の皆さんの健康にかかわる問題についてはもっとシビアにやっぱり見ていただかないといけません、後で禍根を残すことになると思います。

なおかつ、今アスベストの問題あるでしょう。これ当時認識が甘かったんですよ。今えらいことになってますわ。健康は取り戻せません。事後調査というても、起こった時点ではもうだめなんですよ。だから起こる前に未然に防いでいくと。

最後に、きょう都市環境局の課長さん、こういった事態、今私申し上げましたように、健康と大気汚染の問題でかなりシビアな議論をなされているという、こういうような状況ですね、専門家の状況が、それについては大阪市としても認識されているんでしょうかね。すみません。

中野都市環境局技術監兼環境部交通環境担当課長 お答えを申し上げます。

先ほど来、今里交差点で現在も環境基準、NO2が超えておるとい御指摘でございます。

百済の貨物ヤードの移転問題、先ほどもそういう移転するしないにかかわらず、今里交差点の二酸化窒素の環境基準をともかく達成しなければいけないという認識は持っております。

そのため、市内部の関係部局を初め、国、警察等の関係行政機関一体となりまして、先ほどの、委員の方では余り評価いただいておりますが、排出ガス規制の強化等に加えまして、道路沿道沿いの地域の実情に応じた道路構造対策あるいは交通流対策、こういったことを推進しまして、平成22年度までには環境基準を達成してまいりたいと、このように考えてございます。

稲森豊委員 ありがとうございます。

計画調整局、あんたどこの市の局やと言いたいわけですよ。どっち向いて行政してるんかということですよ。運輸機構のこういう開発しているところの肩持って言うこと聞いてやね、大阪市の環境行政をつかさどっているところのそんな無視するというのでは、それ絶対許せませんよ。そういう傾向がありますわ。今いろんな同和問題でかばい合ってるでしょう。結局、身内意識があって、お互いにかばうという体質があるんですよ。

次に、交通渋滞についてお願いします。

現在、先ほども議論ちょっとあったんですけど、今里交差点において、渋滞緩和のボトルネック対策が行われておりますけれども、この工事はなぜ行われることになったのか、その目的と工事の概要について、建設局から。

島田建設局街路部街路課長 お答えいたします。

本市では、交通渋滞の解消のため、これまでも都市計画道路の整備によるネットワークの充実、交差点の立体交差化、鉄道との連続立体交差化などの都市整備を実施しております。

これらの事業は、効果の発現まで長期の時間を要するということがございまして、今里の交差点につきましては、緊急ボトルネック対策といたしまして、この交通渋滞解消という事業効果を早期に発揮させるために、交差点直近部の必要最小限で用地取得を行いまして、左折レーンの増設などの改良を行っております。

今里交差点から南西部の泉尾今里線は、平成 16 年度に拡幅工事を行いました。それで、50メートルの左折車線を新たに増設をしております。

南北の道路、森小路大和川線につきましては、今年度南北ともに不足しております右折滞留長を延伸させまして、慢性的な交通渋滞の改善を図ることといたしております。

また、今里交差点の東側の九条深江線も 60メートルの左折車線を確保するべく現在用地取得を進めておりまして、早期の整備を目指しております。以上でございます。

稲森豊委員 今、御答弁願ったように渋滞がひどいんです。実は大阪府の公安委員会が発行しています渋滞表というのを見ましても、東住吉区の今里交差点、東住吉区の杭全、平野区の平野東1丁目とか、中環の長吉長原東、これ長吉長原東もこの前バイパスできて、非常にスムーズになっております。

今言われたように、今里交差点というのは右折のためのレーンが短いために、これを延長するとか、あるいは土地を買収して1車線ふやすと、これだけのことをやっているんですよ。こういうボトルネック対策を行う一方、混雑をひどくする貨物車の移転を平気で容認するというんかね。これも街路課としてお聞きするのは気の毒ですんで、こういう1,030台の新たな流入、ちょっとは大池橋右折するでしょうけども、今里交差点に流入する、大半が流入していくと思うんですけども、こういう影響について、計画調整局は考慮されたんですか。

井上担当課長 今回の貨物駅機能の移転による百済駅からの貨物自動車の交通につきましては、鉄道・運輸機構の方がその運行経路といたしまして新たな出口を設置して、平野馬場地下道の対面交通化を図るなど、方面別に経路を分散いたしまして、生活道路をできるだけ利用せず、幹線道路を利用しようとしたものでございます。

またその影響につきましては、先ほどから御説明いたしておりますように、自主的に環境影響調査を鉄道・運輸機構が行いまして、また環境対策を種々やっていくということになっております。

さらに協定書で事後監視をやっていくということになっております。

そもそも御指摘の今里筋、森小路大和川線、これらの道路でございますが、当然、自動車交通にそのスペースをサービスとして提供していく、そういう市民生活を支える都市基盤施設として整備しておるものでございまして、その道路の使い方といたしまして行政として、突出した事象を除きまして、自動車が使っていただくことについて、通行させてはいけないというふうな考え方は持てないものというふう考えております。

稲森豊委員 最初申し上げましたように、これは机上の空論と違うと。実際にどういう事態が起こるかということやから、だれが聞いても、今どの論がまともなんか御理解いただけると思うんですね。

例えば車を分散させるために、今の馬場町のところの地下道を対面交通にして出ると。360台出る。現場へ行っていただきたい。25号線は1分半の信号間隔。急角度で線路を越えて往来するんです。1分半というのはアイドリングせないかんでしょう。そうなったら、運転手の健康とかいろいろあります。

あと時間の関係ではしよりますが、あと心配しておりますのは、百済駅というのは今現在広域

避難場所として指定されております。先刻、石川委員の方で梅田の北ヤードも広域避難場所、ビルが建って広域避難場所の役割を果たさなくなる危惧を訴えましたけども、この百済駅もそうですよ。施設ができれば、計調局はそんなことないですっておっしゃってますけど、間違いなく建物建て込んで広域避難場所としての役割も低下する、こんな問題あります。きょうはこれはもう質問しません。

次にもう1点、大きな論点として住民合意という問題。これは先ほど言いましたように、私は地域振興会、本当にこれ難しい世の中で、地域が子供を守るといふこととかいろいろ御苦労なさっていることは正しく評価しております。

と同時に、逆に振興町会はいかなる組織なのかと。その性格と役割について厳密にやっぱり規定されなきゃいけないと考えております。

そこで、市民局、きょうおいで願いましたが、地域振興町会とはどのような性格の組織であると認識されておられますか。

橋市民局市民部市民活動担当課長 お答えいたします。

大阪市地域振興会組織要綱によりますと、その目的は「地域の連帯感を高め、人間性豊で潤いのあるまちづくりに努めるとともに、市区行政の円滑化並びに日本赤十字社の事業に協力し、もって地域社会の福祉増進とその向上発展を図る」というふうにされています。

私ども、そのような性格のものと認識しております。

稲森豊委員 今、お答えになられたその精神ですね、私も平野区でもらってきましたが、これ「くらしと町会」とか、いろいろこういう資料出てるんですよ、市民向けにね。そこで、この精神から見て、今の協定に至る事態、これによって引き起こされている事態というのは、振興町会の目的に果たして合致しているかどうかというのはやっぱり検証すべきだと思うんですね。

例えば今回のように住民の利害が対立するような事項を多数決で決めるということ、これは実は平成16年6月20日現在、その当時住民の署名をやっておられるんです。この育和地区というのは、人口、その当時約1万2,500人、そのうち1万89筆が移転反対という明確な、自分で署名されてるんですわ、82%。これがその当時の気持ちでした。

いろいろ事態があって条件闘争に切りかえられたと思うんですけども、これらの、基本的に健康を心配しているこういう住民の皆さんの気持ちに逆らうような協定を結ぶことによって地域の連帯感が高まり、人間性豊かで潤いのあるまちづくりになるのかと。住民間の対立を引き起こして固定化すると。これ、もし強行されたら間違いなく育和の中では永久にというか、もう子供のぜんそくが出てくるたびに、あんなことを決めたからやということによって本当に禍根を残しますよ、はっきり。

それとまた福祉の増進と言うけど、これもまさに環境悪化という、これ健康破壊、すなわち福祉の後退を招くことも、これも危惧されるわけですね。これは本当に私は、振興町会の精神に反することをこの移転によって地域は強要されていると思います。

そこで、もう1点お聞かせいただきたいと思うんですけど、この大阪市の地域振興会組織要綱というのが大阪市、これマニュアルで出しておられます。それで、聞きますと東住吉区は持っておりません。育和地区も持っておりません。大阪市のこの地域振興会、これ準用しているということをお聞きしているんですけども、この場合、これを読んでみますと、地域振興会の要綱には意思決定する議決要綱がないんですよ。決める場合は3分の1で決める、3分の2の賛成で決めるとかね。これは事実ですね。どうですか。

それと、なぜこうなってるんでしょうかね。ちょっとわかる範囲でお答え願いたいと思います。

橋市民局市民部市民活動担当課長 委員御指摘のとおり、地域振興会におきまして、上には大阪市の地域振興会がありまして、その枝組織ということで、各区に地域振興会がございまして、それぞれ自治の奉仕ということで活動されておりました、私どもどういふことでそういうふうになっておるか、ちょっとあずかり知りませんが、その規約の中にはいわゆる決定権とか裁量権とか、そういうものがうたわれてないというふう聞いております。

稲森豊委員 これが正確な振興町会の性格です。

でね、なぜですかね。これは振興町会というのはそんなことを想定してないんですわ。一緒に大阪市の協力していきましようという、そういう組織やからね。そんな住民の間で意見が対立するようなことを取り扱う団体として想定してないんですよ。

例えば、多数決でやりますよ。例えば、町会で今度花見するけど、大阪城行くか長居公園行くかどっちにしましょかとなったら、そらどっちや。ほな大阪城行こかって、そういうんだったらいいんですよ。振興町会の目的、親睦という目的で多数決をとるんです。これはもう常識ですよ。

しかし、これはもう明らかに住民に分断を及ぼすようなね。それとあわせてこれは大事なことです。住民のことでありますけど、地域振興会というのは任意団体と大阪市は認識していると。法人格は有していないと思うんですが、明確にこれ、申しわけないんですけど、市民局の見解、法人格を有しているんかどうか。

橋市民局市民部市民活動担当課長 お答えいたします。

先ほども申し上げましたとおり、大阪市地域振興会は、ぬくもりあるまちづくりを目指しまして、地縁により自主的に結成された任意団体でございますので、したがって委員御指摘のとおり、法人格を有しない組織であるというふう考えております。

稲森豊委員 答弁のとおりであります。法人格を有していないわけですから、第三者と対抗するようなこともできませんし、構成員を代表してこういった……。特に今度は運輸機構という私企業ですよ。こういうところと協定結んで、それでもって強行するって、そんな契約行為は全く法的根拠はないって、これは明確ですわ。こういうことをわかっていながら、最初の局長見解ではあいうことを言うでしょう。本当にこれ私信じられませんか。

1点だけ、私いつも悩んでいる問題で1つ紹介したい。私権を代表できる例ですわ。

今あちこちでマンションが建って、もう日陰で困ってるんですよ。建築協定を結ぶ、これでもって規制あれです。これ規制です。建築基準法第4章、もう指導課長来ておられるんでわかると思うんですけども、これはまちづくりに関する区域的な住民間の契約であり、第三者に対抗できるものですけれども、これには土地所有者全員の同意と、特定行政庁の認可、告示が必要。これが建築基準法。

それともう1点。私もマンションに住んでいまして、区分所有法、これも管理組合がいろいろな違法する住民を、強制的に買い取りしたりする権利、これを有するためにいろんな私権を制限するために、管理組合で、分譲マンションの居住者の4分の3の同意、昔は5分の4だったんですが、緩められて4分の3の同意がいます。

このように、協定を結んだりするということは、条例とか法律以外に定められることを勝手に結ぶ、これは非常にシビアにされてるんですよ。これは、釈迦に説法。きょうは法規係来ていただいてませんけれども、常識です。

もしこれ決めたら大変ですわ。治外法権ですわ。うち勝手にこれ決めましたと。町内で犬飼う

たらあかんて決めましてんというようなことで、犬を保健所へ持っていけて、そんなんなるんですよ。これは絶対だめです。まちはむちゃくちゃになります、こういうことをやったら。

こういう自明なことをわかっていながら、この問題を合法化するために住民の間にくさびを打ち込むという、こういう考え方、私は許せないと思うんです。

確かに振興町会の同意をもって住民合意とするという、そういう作法もあります。これは例えば法律でそう決めてるんですよ。住民合意とは、振興町会の同意をもって、そう決めてる場合もあるんです。この私企業との関係では、絶対こういうことはないですよ。

それで、しかも今度の問題、ここで議論になっておりませんが、平野区は同じような動きになっておりますね。しかし、この影響というのは育和地区だけじゃありません。行政区を超えて、平野、生野、東成、こういった区域を超えて影響を与えるような、そういうことをある1つの連合町会の同意でもってよしとする、こんなことは私は許せない。

そこで、市民局の方に、最後にちょっとまたつらい質問ですが、この振興町会を統括する市民局の考えですね、こういう今言いましたように、決めて強制できるのかと。今の議論を聞いて、ちょっと見解をお述べ願いたい。つらいでしょうけども、答えられる範囲で。

橋市民局市民部市民活動担当課長 先ほども申し上げましたとおり、地域振興会、地域の住民の方々により自主的に形成された組織でございますので、その目的、地域の連帯感を高めて、人間性豊かで潤いのあるまちづくりに努めることとということがありまして、したがって、その運営につきましては、地域の皆様方の自主的な運営で行われることが望ましいというふうに考えております。

稲森豊委員 確かに、この大阪市の行政というのは、これ振興町会の協力なしに進まんわけですからね。今のお答えが限界だと思うんですけども、まさに市民局が判断するしない別としまして、地域振興会というのはそういう性格なんですよ。

だから、恐らく地域振興会の方々もそこらについて十分な知識がなくて、何でも決められるということで安易に今回提案してこられてると。

それと、もう一つ私お聞きしますのは、ある連合町会の会長にお聞きしました。反対しても、どうせ決められないのやからしゃあないやないかと。何とか歯どめかけるために手を打たさなしゃあないから、この条件闘争やらざるを得ないと、そういうところに追い込まれてるんですよ。

これはやっぱり、恐らく育和の町会の方々もこんなこと来ること望む方は一人もおられませんわ。しかし、大阪市が受け入れて、反対しても強行されるんやからやむを得ないなというところから、こういう事態になってると思うんですよ。

そういった意味においても、この地域を破壊し、この市民の健康を将来に対して禍根を残すようなこういうことをやろうとする運輸機構、そしてこれを、計画調整局というのはやっぱり全体のまちづくりを統括する局でしょう。そういうところを配慮しないで、やむを得ないと。それで、時にはこれは運輸機構のやることでありまして、私の知らんところです。しかし、皆さん、外環のJRの方とか役員も、この前は計画調整局におった人、今度は外環の名刺持ってくるとかね。外環の課長やってたのがまた計画調整局へ戻ってるとかね。まさにもう一体不二ですわ、運輸機構と計画調整局。だから、これは今の大阪市の計画調整局がどういう立場に立っているかということを実に私は示していると思います。

できたら、今議論もありましたように、町会には決定権とか裁量権がうたわれてない。明確にわかりました。明確になりました。

そうしますと、どうしても住民の意見を集約しなければいけないというのならば、やはりこの第42号、43号の陳情者が述べておられますように、住民の皆さんの住民大会を開いて当然、やたらええんでしょ。これはやっぱりそういうことで決めたことについては皆さん納得しますよ。

今のように、裁量権のないものが勝手に契約したら本当に、これは本当に私は育和の町民の皆さん方の将来を考えて、そういう点からもこういうやり方はやるべきじゃないと。

市長、8分ということで来ていただくことになって、最後にちょっとコンプライアンスとのかかわりでお聞きしたいと思うんですけども、時間お待ちするのも申しわけないと思いますので、もう質問させていただきますでしょうか。

明らかになったように、決めた内容ですね、そして決めた方法。いずれを見ても、今回の連合町会と鉄道・運輸機構の協定というのは、残念ながら道理に反してると。何ら有効性も持たない、これは明らかだと思うんですよ。しかもこの協定を遵守する約束をするように運輸機構に働きかけてくれと。これはどういうことを意味してるかということ、私ら協定結ぶけれども、果たしてこれが守られるかどうか危ういと、そういうことを吐露してるんですよ。

不確実な協定であることを、そういうことをわかっていながら協定を結んだということで、二重の意味でちょっとやっぱり率直に申し上げまして、無責任な区民の利益を損なう行為ではないかと、このことに関しては思います。

あわせて、改めてこのような問題を持ち込んできた鉄道・運輸機構と、それを容認し事業を推進しようとする大阪市の態度に私は強く抗議したいと思います。

最後に、市長に何をお伺いしようとしたのかと言いますと、市長は今コンプライアンス改革、すなわち法令遵守によって市民の信頼を取り戻すということを市政改革の中心に掲げておられますね、皆さん御承知のように。

総論としてはコンプライアンスを重視しながら、各論として今議論ありましたように、環境基本条例や大阪市の環境施策あるいは地域振興町会の要綱の精神をじゅうりんする、そういう大阪市の環境行政とか振興町会との協力による市政の円滑な運営を妨げるような事柄についてはやむを得ないと、なし崩し的に認めようとする。これはもう市民にとっては納得いかない。

アリの一穴から堤防を崩壊させるというんですけど、やっぱり筋通さないけませんわ。何かコンプライアンスやと言いながら、1つの部分だけ見過ごしたらそれはすべてうそですよ。どんなささいな問題でも、本当のコンプライアンスを遵守する方向で市政を運営すべきだと私は考えますが、どうでしょうかとお聞きしたかったんですけど。

そこで、先日市政改革本部の会議があったらしいんです。私出なかったんですけど、同僚の委員が出られて聞いたんですが、その中で嘆いておられます、市長が。職員の理解と協力が求められない、もう一つやということ。これが議論になったわけです。なぜでしょうかね。

私、今の關市長の態度では当然だと思うんですよ。職員はついていきません。同和行政のみならず、行政を直接担当している幹部の方だけじゃなしに、職員の皆さんというのはわかってますねん、今自分が何やっているかというのを。職員は、市長が言うてることとやってること、一挙手一投足を見てますよ。改革と言っても、肝心なところ、ああいう、今度部落解放同盟の問題についてはようやくマスコミの皆さんが書きまして、もうどうにもとまらないということで、手をつけましたけど、これは氷山の一角です。まだまだ巨悪が隠れてますわ。

だから、そういったことで肝心なことに手をつけないで、整合性のないことでも見逃しているような態度が続く限り、これは改革と言っても、市長は結局本音ではそこそこやって、まあまあ市民

ごまかして人気とりやる程度やという認識で終わるんですよ。関西財界の利益追求の代弁者となって、住民の切実な声を無視するんじゃないし、勇気を持って筋を通していただきたいと。

委員各位に対しても、今私の議論も含めて、この陳情に対する採択を私からもお願い申し上げまして、私の質問を終わらせていただきます。

高橋諄司委員長 この際、お諮りいたします。ただいま議題となっております陳情書の取り扱いについて協議するため、委員会を暫時休憩し、協議会に入りたいと思いますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

高橋諄司委員長 御異議なしと認めます。よって、委員会を暫時休憩し、協議会を開きます。

休憩 午後5時7分

再開 午後5時9分

高橋諄司委員長 協議会を閉じ、これより委員会を再開します。
これより採決に入ります。

ただいま議題となっております陳情書4件のうち、まず陳情第37号、梅田貨物駅機能の百済駅への移転計画に関する陳情書を問題とし、起立により採決いたします。

ただいま問題といたしました陳情第37号については、理事者において可能な限り願意の実現に努力願うという趣旨において、これを採択し、理事者に送付、善処せしめることに決することに賛成の方は御起立願います。

(賛成者起立)

高橋諄司委員長 多数であります。よって、委員長発議のとおり決しました。

次に、残余の陳情第42号、「梅田貨物駅の百済駅への移転計画」の中止を求める陳情書外2件を一括して問題とし、起立により採決いたします。

ただいま問題といたしました陳情第42号外2件については、いずれもこれを不採択とすることに決することに賛成の方は御起立願います。

(賛成者起立)

高橋諄司委員長 多数であります。よって、委員長発議のとおり決しました。