

地元と機構の文書 主な要旨比較一覧

A地元要望	H17/10 17/12
機構回答	H17/12/27
機構考え方	H17/10
機構冊子	H16/2 16/11

1-01 総量

A地元要望	総扱い量が150万トンを上回らないことを強く要望する。ただし現況調査の結果次第では環境予測にも影響があることが想定され、その場合は総量をあらためて協議すること。
機構回答	年間150万トンを超えないことの要望に対しては、その意向を尊重し、今後、現在の取扱量(梅田移転分含む)より、大きく増加する場合は、その時の環境の状況と照合しながら、今後の貨物取扱量の扱いについて育和連合町会と協議する。
機構考え方	梅田からの移転分年間100万トン以内。既存分は変動することが予測される。現時点での予測は困難。今後の取扱量については統計をとって把握するとともに、地元にも方向し、現在の取扱量が大きく増加している場合、また大きく増加することが予想される場合、協議する。最近10年間の扱ひ量は50～60万トン。すべての貨物列車を最大編成とすれば221万トン。平成17年3月のダイヤから試算すれば141万トンとなり設定条件で大きく変化する。
機構冊子	年間100万トン+現状扱い分。ほぼ150万トンで環境への予測。

1-011 周辺環境 大気質・騒音・振動

A地元要望	
機構回答	
機構考え方	機構冊子に同じ
機構冊子	移転後の予測交通量に基づく大気質、騒音及び振動の3項目について予測。評価を実施し、環境保全対策を検討した。結果はいずれの場合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はないと考えている。

1-02 周辺環境 排ガス

A地元要望	貨物自動車については可能な限り最新の排出ガス規制に適合した低公害の車両を使用するなど十分な環境対策を図ること。
機構回答	大型貨物自動車については、移転時における最新の排出ガス規制に適合した低公害車等の利用を利用運送業者に求め、特に大口の利用運送業者に対しては、低公害車等の利用をJR貨物と利用運送業者間で締結する契約書で担保する。また、中小企業に対する誘導策について検討を行うなど低公害車等の利用を促進する。
機構考え方	大気・騒音等の環境数値や貨物関連自動車等の交通量については、事後監視を行い、予測値と照合して、予測値を超えるまはは超えそうな場合で、その原因が百済駅による場合は、協議する。事後監視の方法・体制等については、今後地元連合町会と協議する。
機構冊子	将来実用化される排出ガス対策技術について、実用化された段階で可能な限り取り入れるよう関係者に要請する。

1-03 周辺環境 ティーセトラック

A地元要望	出入りする貨物自動車の走行に関して、百済駅全体で取り扱う貨物量の大小にかかわらず、その環境への影響や交通量等を監視し、問題が生じたとき、もしくは生じることが想定されたときには適切に対応すること。また、その監視や協議体制について引き続き地元と協議すること。
機構回答	貨物自動車に関して、その環境への影響や交通量等を、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たときには、適切に対応する。
機構考え方	運行経路については、運送事業者と覚書を締結し、遵守する。関連する全ての業者にも徹底するよう、運送事業者と覚書を結ぶ。
機構冊子	貨物関連自動車の通行が周辺の一般道路に及ぼす影響は軽微と考えている。運送事業者との間において運行経路に関する覚書を締結する。交通安全、交通マナー、規制速度の遵守など、利用運送事業者に適正走行の周知徹底を図り、交通事故の防止に努める。

1-04 周辺環境 現況調査

A地元要望	百済駅周辺の環境や交通についての現況調査を速やかに行い、遅くとも改修工事に着手するまでにその結果を報告すること。
機構回答	百済駅周辺の環境及び交通についての現況調査を行い、百済駅改修工事着手前までに、その結果を報告する。
機構考え方	駅周辺の環境の現況を把握するため、駅改修工事の着手前に、交通量や環境に関する調査を行う。
機構冊子	

1-05 周辺環境 百済駅前交差点

A地元要望

貨物自動車の交通量が増加することを鑑み、百済駅前交差点の交通処理や、出入り口周辺での歩行者の安全性確保の観点から横断跨線橋に替わる必要な横断施設等についても検討し協議すること。

百済駅前交差点は現在でも渋滞が発生しており、既存出入口からの貨物自動車の出入の著しい増加はそれを助長する可能性があり、今里筋からの直接の出入口等の設置によりその分散を図ることの検討を含めて、百済貨物駅前交差点付近での円滑な交通処理を確保すること。

機構回答

機構考え方

百済貨物駅前交差点の交通処理については、ピーク時(7~8時)においても処理可能と予測しているが、地元の意見も聞きながら、交通管理者と引き続き協議・検討する。

機構冊子

一般道路交通に及ぼす影響は軽微と考えている。

1-06 周辺環境 馬場地下道

A地元要望

馬場地下道南行の貨物自動車専用道路として整備することの是非。

機構回答

機構考え方

貨物自動車の運行経路を分散させるとともに、杭全交差点等の交通緩和に努める。新設。現在の地下道の改修も検討する。

機構冊子

1-07 周辺環境 舗装

A地元要望

馬場地下道、構内道路など新たに整備する道路については騒音・振動低減効果のある舗装を採用すること。

機構回答

新設する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排水性舗装を採用する。

機構考え方

機構冊子

可能な範囲で騒音低減性のある排水性舗装を採用する。

1-08 周辺環境 アイドリング

A地元要望

貨物自動車の深夜早朝時間待ち時のアイドリングや、機関車やフォークリフトの不要なアイドリングをしないこと。

機構回答

貨物関連自動車やフォークリフトの不要なアイドリングは禁止する。

機構考え方

機構冊子

エンジンの空ふかし・不要なアイドリングの禁止、燃料の性状の確認、運行経路、規制速度の遵守などの適正走行の周知徹底を図る。

1-09 周辺環境 駅騒音

A地元要望

騒音対策としての線路沿い等の住宅への二重サッシの設置

機構回答

線路沿いの騒音は、貨物列車の機関車をディーゼル機関車から電気機関車に変更することにより、大気質や騒音等が軽減され、貨物列車による影響は軽微なものと考えている。しかし、防音壁の設置の要望もあり、今後協議、検討していく。深夜作業はできるだけ少なくするが、必要な作業については騒音等の迷惑が極力かからないように配慮する。

機構考え方

機構冊子

2-1 まちづくり 駅構内北西角地

A地元要望

今里筋沿いの百済駅の再整備にあたっては、引き続き地元と協議し、地域の振興に配慮した施設等を整備すること。
百済貨物駅前交差点付近に可能な限り大規模な空間を確保し、地域の振興に配慮した整備内容について引き続き協議すること。

機構回答

今里筋沿いの百済駅の再整備にあたっては、地域の振興も考慮した使い方ができるよう配慮することとし、その使い方については大阪市も交えて引き続き連合と協議する。

機構考え方

構内の百済駅前交差点付近は、貨物駅施設配置上の制約はあるが、地元地域の振興も考慮した使い方が可能となるよう配慮する。使い方については引き続き地元、大阪市と協議することとし、確定までの間、緑地等としての空間を確保することも検討する。

機構冊子

3-1 貨物駅 駅環境

A地元要望

その他、吹田貨物駅を始め他の貨物駅における環境対策は、適用可能なものは遅滞なく、百済駅に採用すること。また、このうち移転までに実施可能となるものについては、速やかに実施すること。

機構回答

その他の環境対策については吹田駅をはじめ、他の貨物駅において採用する対策は、百済駅においても、適用可能なものは採用する。また、このうち移転までの間に実施可能となるものについては、その時点で導入する。

機構考え方

吹田駅において採用する環境対策については、百済駅においても採用できるものは実施する。このうち、現時点で実施可能となるもの、さらに今後移転までの間に実施可能となるものについては、その時点で導入する。

機構冊子

電気機関車による入替作業を可能な限り実施するとともに、駅施設のエネルギー源を都市ガスおよび電気利用とするなど、大気質に及ぼす影響を低減するよう努める。

3-2 貨物駅 フォークリフト

A地元要望	フォークリフトについて、低排出ガス、低騒音型の機種を採用するなど、万全の環境対策を図ること。
機構回答	今後の技術開発及び法規制の動向を見極めながら、最新の大気汚染対策技術を積極的に採用する。
機構考え方	
機構冊子	フォークリフトによるコンテナの積み込み、取り卸しについては、騒音、振動の低減に配慮した作業を実施する。

3-3 貨物駅 入替時騒音

A地元要望	貨車入替時の連結音低減対策の実施
機構回答	貨車入替時の連結時の連結音を低減するため、慎重な作業を行う。
機構考え方	
機構冊子	

3-4 貨物駅 駅内騒音

A地元要望	列車接近警報音、作業中の構内放送については指向性の高いスピーカーを使用しスピーカーの方向を住居地域に向けないようにし、夜間においては可能な限り、スピーカーの音量を小さくする。
機構回答	列車接近警報音、作業中の構内放送については指向性の高いスピーカーを使用しスピーカーの方向を住居地域に向けないようにし、夜間においては可能な限り、スピーカーの音量を小さくする。
機構考え方	
機構冊子	構内作業の騒音の軽減を図るため、場内のスピーカーの音量、音質、取り付け方向、数などに配慮する。また、夜間の入換作業時には構内作業の安全に支障のない範囲で可能な限り警報音を小さくするよう努める。

3-5 貨物駅 防音壁

A地元要望	防音壁について、引き続き協議し、景観等に配慮しつつ貨物駅南側を中心に必要な個所に設置すること。
機構回答	防音壁など騒音対策についても、引き続き連合と協議する。
機構考え方	改修による騒音の影響は軽微であり、防音壁の設置は現時点では考えていないが、設置については、圧迫感や風通しなどの問題もあり、今後地元と協議する。
機構冊子	

3-6 貨物駅 深夜作業

A地元要望	深夜時間帯における貨物の取扱い制限
機構回答	深夜時間帯の作業はできるだけ少なくするが、必要な作業については騒音等の迷惑が極力かからないように配慮する、
機構考え方	深夜の時間帯(0時~5時)の作業はできるだけ少なくするが、必要な作業については騒音等の迷惑が極力かからないように配慮する。
機構冊子	

3-7 貨物駅 緑地

A地元要望	駅周囲の必要な個所には幅広の緑地帯を作るなど周辺環境との調和に配慮した計画とすること。
機構回答	周辺の必要な箇所に緑地帯を作るなど周辺環境との調和に配慮した計画とする。
機構考え方	今里筋から今林道路にかけて百済駅の外周に、原則として幅2mの連続した緑地帯の整備を考えているが、場所によっては3m程度確保できるところもあり、詳細については今後検討する。高木・中木の植樹を基本とし、樹種の選定については、地元の意見・要望を反映させる。
機構冊子	駅周辺の美化と隣接地域との緩衝帯として、駅周辺に緑地帯を整備し、緑豊かな景観を創出するよう計画している。

3-8 貨物駅 危険物など

A地元要望	移転に伴う危険物、特別産業廃棄物等の取扱いについて説明。
機構回答	危険物や特別管理産業廃棄物輸送に際しては、貨物運送約款および各法律、省令に従い、事故のないよう十分注意を払い輸送を行います。
機構考え方	
機構冊子	産業廃棄物も含まれているが、全体からの量はごくわずか。法律などに従い適正に管理され輸送されている。

4-1 広域避難所

A地元要望	広域避難所として円滑な運用ができるよう、新たな出入口の設置も含め配慮して計画すること。
機構回答	改修後も広域避難場所として円滑な運用ができるよう協力するとともに、新たな出入口の設置については、関係機関と協議しながら検討する。
機構考え方	引き続き広域避難所としての利用について協力する。機能は現在の計画で支障がないと考えている。南側に出入口の新設については駅南側に線路があり、危険性も考えられるため、安全性の確保等を含め、今後、大阪市等と協議していく。
機構冊子	

8-1 着工

A地元要望

改修工事については、その具体的内容について地元に説明をした上で工事に着手すること。

機構回答

18年4月から予定している百済駅の改修工事の具体的内容については、工事の着手前に説明する。

機構考え方

改修着手時期は18年4月。5年の工期。改修工事の内容については工事の着手前に改めて地元の皆様に説明する。

機構冊子