

これまで機構は地元に対し年間150万トンとして環境への影響予測などの説明をしてきた。しかし、この日、初めて扱い量についてJR貨物から説明があった。結論は百済駅での最大扱い量は221万トン(本計画案のダイヤで)。特にJR貨物が全国的に行っている1編成26両体制(百済では現在18両編成)を、この機会に百済駅でも実現させる計画でもあることが判明。現状分(梅田分以外)が大きく扱い量を増やすことができる。このことは本移転計画の条件が根底から大きく変わることになる。詳しくは下記に。

地元からは機構に対し、吹田での計画のように、総量での貨物量の上限を決めるよう強く要望しているが、これまで機構からは「工事期間の5年間の貨物量の推移を見させてほしい」「理解してほしい」「事後監視」などの発言しかない。また、大阪市にも環境アセスを要求しているが、大阪市は「市条例の範囲外の問題なので条例に基づいた環境アセスは行わない」と言明。

環境への悪影響がさらに懸念せざるを得ない近隣住民は、環境アセスの実施なしでは理解できないのは当然だ。

**1列車の両数が長くなるため、輸送量が増大可能となる**

**平成17年6月21日JR貨物小川氏説明**

**現在のダイヤの想定**

現在のトン数と列車の関係

1両	25ト	5t5ヶ
1日の貨車	144両	
年稼働	260日	土は平日の50%
積載率	80%	
自駅率	70%	
コンテナ計	524,160ト/年	
車扱い		
合計	524,160	

百済分

梅田分 C10本

1両	25ト	
1日の貨車	214両	
年稼働	260日	
積載率	80%	
自駅率	70%	
コンテナ計	778,960ト/年	
車扱い	110,000	2本
合計	888,960	

梅田分

**計画後の最大値の想定**

計画後の最大トン数と列車の関係

1両	25ト	
1日の貨車	264両	
年稼働	260日	
積載率	80%	
自駅率	70%	
コンテナ計	960,960ト/年	
車扱い	300,000ト/年	4本
合計	1,260,960ト/年	

梅田分 C10本

1両	25ト	
1日の貨車	224両	
年稼働	260日	
積載率	80%	
自駅率	70%	
コンテナ計	815,360ト/年	
車扱い	150,000	2本
合計	965,360	

**計画最大値は今のダイヤで**

現状分	1,260,000ト/年
梅田分	950,000ト/年
計	2,210,000ト/年

貨車の連結数が増やされるため  
現状分の輸送力が増強されることになる。

ダイヤが増やされればさらに増加も!

その他の説明

浪速駅は廃止

年間1万トンの硫酸を扱っていたが、輸送経路がかわってしまった。

百済にはトップリフターが配置される。

30fが1日8本

増える可能性大

説明をもとに具体的に地元で計算しました。右端の表はJR貨物の数字。