

JR貨物 梅田駅

10年ぶり再開発始動

吹田・東住吉に2分割移転

入札規模1兆円

月内新提案

国鉄清算事業団は大阪市北区のJR貨物梅田駅(約二十畝)の機能を旧国鉄吹田操車場(吹田市、摂津市)とJR貨物百済駅(大阪市東住吉区)に半分ずつ移す計画を大阪市と吹田市、摂津市に月内にも提案する。八七年に決まった同駅移転計画は機能の九割を吹田操車場に移す案だったため、吹田市が反対してきた。今回の妥協案には、三市とも前向きに検討する方針。東京・汐留と並ぶ一兆円規模の入札・再開発事業が十年ぶりに実現に向け動き出す。

JR貨物梅田駅はJR大(JR新大阪-JR難波間)の建設計画に弾みが付き、地。ヨドバシカメラが千十億円で三日落札した旧大阪鉄道管理局跡地の西隣で、面積は十倍近い。移転が実現すれば、その地下を走る「地下鉄なにわ筋線」

同駅移転は旧国鉄が分割・民営化された八七年に決

定。事業団は旧吹田操車場(四十六畝)に機能の九割、百済駅に一割を振り分ける案を検討したが、トラックの排ガス・騒音問題から吹田市が強く反発。移転計画は宙に浮いていた。

しかし、国鉄清算事業団は元本だけで残高二十八兆円という旧国鉄長期債務の返済が急務と判断、新提案に踏み切る。事業団は近く、妥協案を三市に正式提示、年内には三市の同意を得たい考え。合意すれば、四五年で移転と跡地の更地化を終え、二〇〇一―二〇〇二年の再開発事業スタートを目指す。

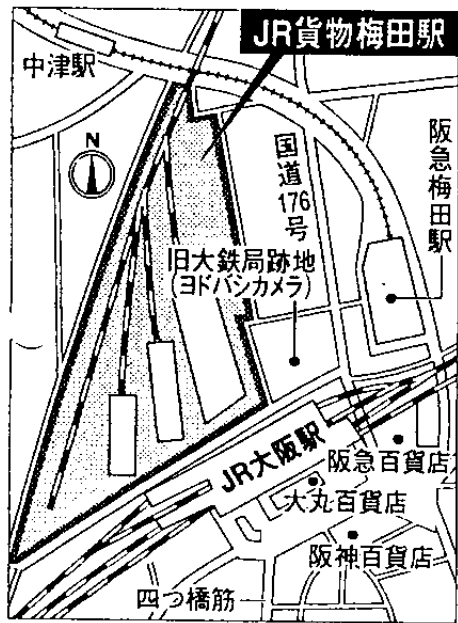
JR貨物梅田駅は大反響

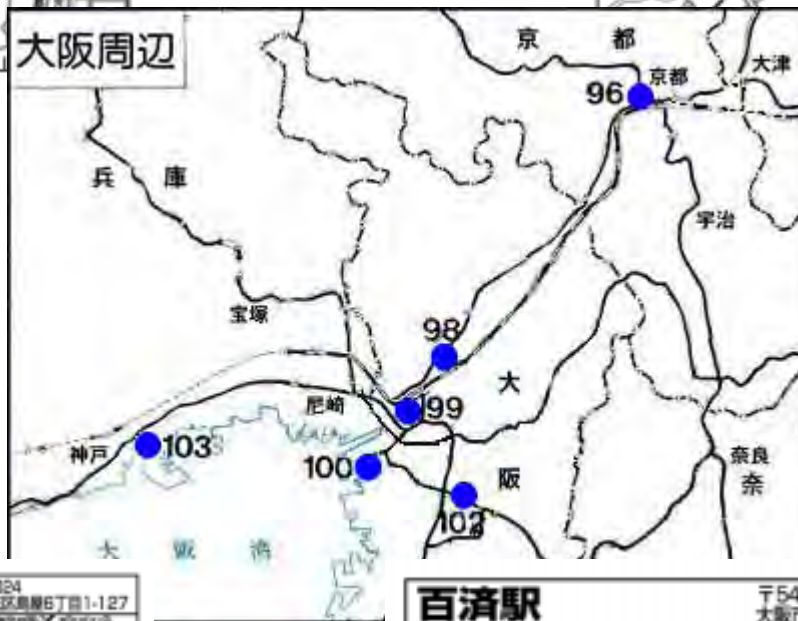
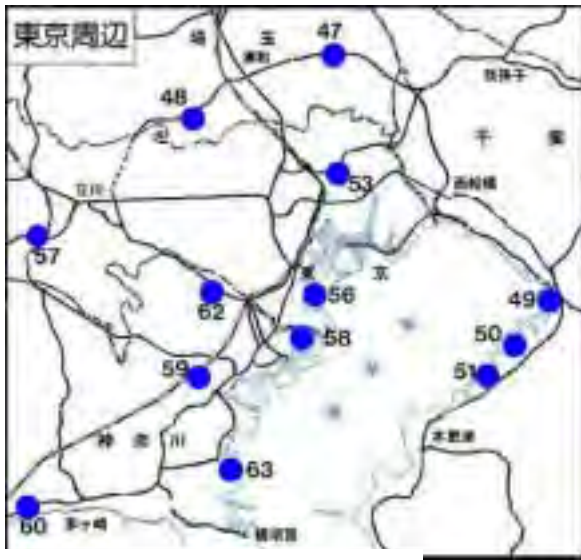
で最大の鉄道貨物基地で、貨物取扱量は九五年で二百四十五万ト。移転先となる吹田操車場の貨物用地は大抵が更地で、移転は比較的

は同九十九万トで、現在の余力は百四十万トしかないが、大規模工事をすれば梅田駅取扱量の半分を移すことは可能という。

磯村隆文・大阪市長の話
地元の理解が欠かせず即答はできないが、検討に値する案であると思う。

岸田恒夫・吹田市長の話
議会や地元住民との調整が必要だが、事業団が大幅に譲歩するのであれば検討したい。





20 haのうち貨物は14 ha



梅田貨物駅、吹田に一部移転

容積率、上限緩和へ

市進 阪発 大再

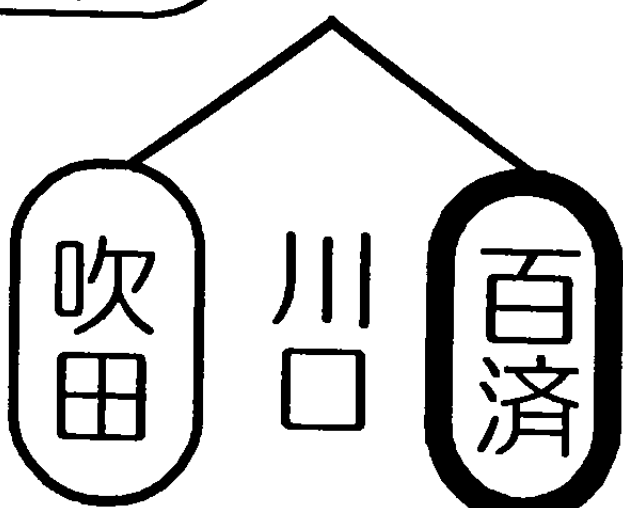
大阪府吹田市が吹田操車場跡地(約五十畝)の一部に、JR貨物の梅田貨物駅(大阪市、約二十畝)の機能(九六年度取扱高実績で百九十五万ト)の半分を受け入れる意向を表明したことで、大阪市は梅田貨物駅の再開発に向けた条件整備に入る。吹田市も土地の購入価格や諸条件の交渉と並行して、昨年十一月に同操車場跡地利用懇話会がまとめた提言などをもとに再開発を視野に入れて動き出す。梅田貨物駅は現在容積率が二〇〇%に制限されているが、大阪市は再開発を促

進するため上限を緩和する方針。大阪の新たな顔にふさわしい地区とするため、四つ橋筋の延伸など幹線道路や大阪駅北口前に広場を整備することも検討する。貨物の取り扱いを分担できる大阪市内の貨物駅は安治川口、百済の二駅が考えられる。しかし、安治川口駅は二〇〇一年春開業予定のテーマパーク、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン

に隣接しており、大阪市は貨物駅の縮小を希望している。百済駅は周辺の道路事情が悪く能力増強が難しいため、梅田に貨物駅が残ることもあり得る。吹田市は大阪府や摂津市とともに九月末までに国鉄清算事業団やJR貨物などと売却価格や貨物取扱量の上限など諸条件について合意したい考え。地域の南北分断の解消に向けた道路整備やオフィスや商業施設などの誘致を想定している。

るなど経済活性化を最重点の柱に据えた。建設事業も行進も前年度からの繰越額を加えれば前年度並みの水準を確保した。

? 梅田



周辺の道路事情が良くなれば

百済貨物駅は残ってしまいそうです。



梅田貨物駅移転 11年ぶり始動

跡地再開発の 構想停車中

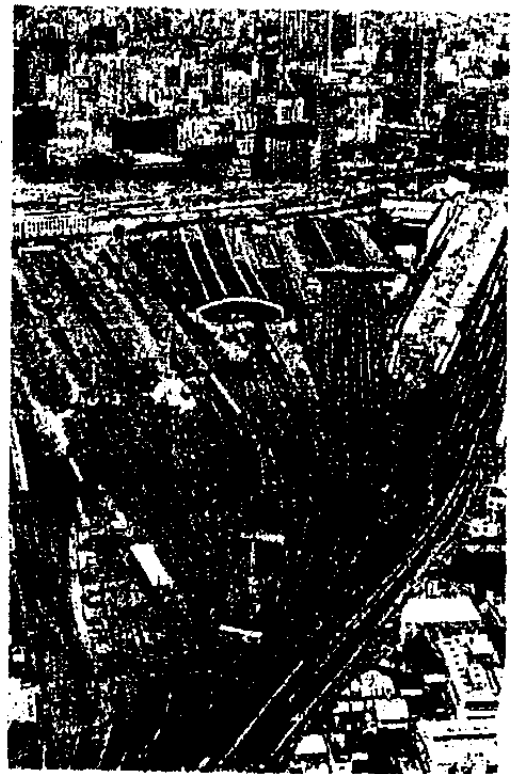
構想停車中

JR大阪駅北側に広がる梅田貨物駅(大阪市北区、約二十万坪)の移転問題がようやく動き始めた。旧国鉄吹田操車場跡地(大阪府吹田、摂津両市、約五十万坪)へ、同貨物駅の年間取扱量の「半分」を移すという国鉄清算事業団の提案を、今年三月、地元両市が条件付きで認める方針を出したからだ。十一年間も宙に浮いた形になっていた移転問題にめどがついたことで、焦点は跡地の再開発をどう進めるかに移る。しかし残りの「半分」の移転先確保などの課題もあり、写真真はすんなりと描けておられない。

(社会部・塚本 和人)

●意気込み

「もっと処分のめどが立った。早急に売り込みの宣伝を始めたい」。梅田貨物駅処分のスタートラインに立つことができた。同貨物駅を所有する国鉄清算事業団の大林祥泰



JR大阪駅北側のJR梅田貨物駅(大阪市北区で、木下も水面下の動きをいえるという。吹田操車場跡地に、吹田、摂津両市は「賑音」などで環境が悪化する「などを理由に強く反対した。昨年六月、事業団側は「態打開のため、一面一か小する方針に転換し、操車場跡地のなかの再開発用地を広く譲渡案を提示した。両市は今年三月、条件付き受け入れへ方向転換した。この間、一兆円を超過すると言われた梅田貨物駅跡地の資産価値は、バブル経済崩壊で大幅に落ちた。それでも数千億円と見込まれる。

国鉄清算事業団 売り込みに意欲的

大阪府

「残りが未定」と慎重

大阪市

●水面下で

これまで梅田貨物駅敷地の再開発計画は、大阪府を中心に進んでいた。八四年から市長の諮問機関「大阪駅ターミナル問題協議会」が財界や専門家で組織され、八九年に「整備構想の中間報告」がまとまった。また運輸、建設、国土の三省庁は同年から、「総合整備道路を造り、情報発信など備計画調査」を実施し、大まかな方向は示されてきた。代表する新都市を目標とする。だが移転問題が長期化していること、首工を先送りする方針が相対化はなっていないこと、構想も止まったままだ。大阪府は同年から、「総合整備道路を造り、情報発信など備計画調査」を実施し、大まかな方向は示されてきた。代表する新都市を目標とする。だが移転問題が長期化していること、首工を先送りする方針が相対化はなっていないこと、構想も止まったままだ。大阪府は同年から、「総合整備道路を造り、情報発信など備計画調査」を実施し、大まかな方向は示されてきた。代表する新都市を目標とする。だが移転問題が長期化していること、首工を先送りする方針が相対化はなっていないこと、構想も止まったままだ。

●分散方針

残された最大の問題は、梅田貨物駅移転後の跡地再開発可能な用地の面積をつくる調査費と二千三百万円を予定する調査費を計上定で、梅田貨物駅より早く写真真ができて

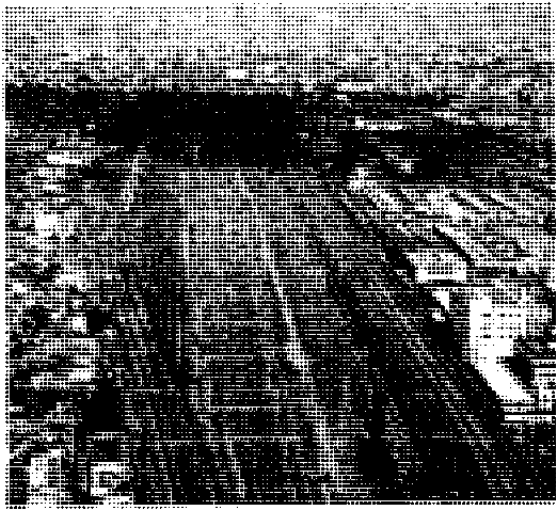
「残った機能の移転先は、まずは、もう先は見えない。何より関係者の信頼関係が大切。もうひと踏ん張りです」と話している。

吹田市と摂津市にまたがる旧国鉄吹田操車場跡地に、梅田貨物駅（北区）の機能の半分を移転させる計画について、府、両市、日本鉄道建設公団、JR貨物は今年1月に基本協定を結んだ。移転により、往来する貨物トラックの専用道路も開設されるなど影響の大きい吹田市では、公団とともに地元自治会や一般市民向けに協定内容などの説明会を先月までに開催。公団は速やかに環境アセスメントを実施したい意向だ。移転後も北西側に残る街づくり用地（約22ha）の利用策のほうに注目されやすいが、貨物駅移転でどんな影響があるのか、説明会で出された住民の質問を踏まえ、まとめてみた。

吹田貨物ターミナル駅計画

ピーク時には50秒で1台？

4年で、開業は早くも2005年ごろ。東西に細長く広がる北西側の街づくり用地は、両市に譲渡される予定で、どのような施設になるにせよ、完成はさらに数年後となりそうだ。協定で同ターミナルは

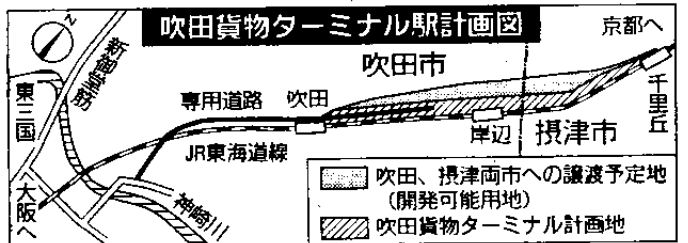


旧国鉄吹田操車場跡地

専用道路高架化やトラック往来

反対や不安の声も

【佐藤 浩】



00台以内とする。吹田市は、ピーク時には50秒程度で1台が通行すると想定している。

道路の渋滞は？

鉄道公団によると、吹田貨物ターミナルは24時間営業。真夜中のトラック出入りについては「まったくゼロではないが、あまりない」という。一方、協定書によると、梅田貨物駅の残り半分の機能は大阪市内で取り扱うとしている。吹田市はこの機能がどこへ移転されるか定まらないうちは「市として『台意』としない」と明言。事業着手には、府、両市の合意が必要とされており、今後、余曲折も予想される。

年間貨物取扱量は100万ト以内、かつ、梅田貨物駅機能の約半分とする」と規模を規定。ちなみに、最近の同駅の取扱量は年間約

関係者、もっと情報発信を

200万トだ。中央状線などを通ってう回する経路が想定される。新御堂筋の交通渋滞も気になるが、新御堂筋専用道路間の交通対策も必要とするべきなのだろう。



「記者が行く」への「意見、感想、取材してほしい」という注文などをお待ちしています。〒530-8255 1(住所不要) 毎日新聞社会部あつとおおさか係へ郵送かファクス(06・6346・8186)で。

78.11
45A14

梅田貨物駅
機能移転

基本協定案、吹田市が報告

大阪府吹田市は十九日、
阪市北区の大阪駅北側に
あるJR梅田貨物駅の
機能の半分を、吹田、摂

津両市にまたがる旧国鉄
吹田操車場跡地に移転させ
るための基本協定案を、市
議会特別委員会に報告し

た。両市と府、日本鉄道建
設公団、JR貨物の五者が
締結を目指しており、鉄建
公団に環境影響評価を義務

づけることを明文化してい
る。

計画では、吹田市のJR
岸辺駅北側に細長く広がる
操車場跡地約四十九分のう
ち、二十七分が貨物駅用地
となり、二十二分は両市が

街づくりに活用する。十一
年を超える交渉で、最も問
題となった騒音など環境悪
化への歯止め策として、協
定案には①年間貨物取扱量
は百万ト以内②列車本数は
一日に十二本以内③貨物関

連自動車の出入りは一日に
往復千台以内——などの制
限を盛り込んだ。

大阪市、早期着工へ譲歩

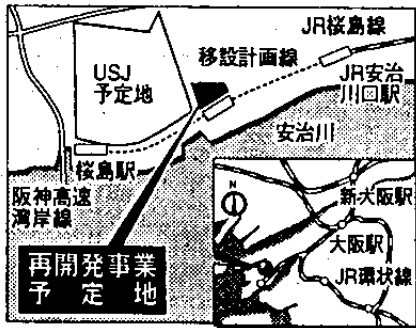
USJ新駅前再開発

面積・価格抑える

住商など 商業施設を先行整備

二〇〇二年春に開業するテーマパーク「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)」(大阪市)に隣接する市有地の再開発事業に住友商事を中核とするグループが乗り出すことが決まった。同グループが当面購入する面積は大阪市の希望する半分以下で、価格も二割程度低い。USJは国際集客都市を目指す市にとって戦略的な事業であり、関連施設をUSJの開業に間に合わせるには工期的に限界とあって、民間側に譲歩する形で落着かせた。

(産業面参照)



市は当初、二万七千平方メートルの規模と容積率から二万四千五百平方メートルで十分でしか、計画されている」とが判明。さらに同グループが当初購入するのはそのうち半分とし、残りは賃借し、一定期間後に買い取ることで調整しており、市と同グループは五月中旬に基本合意する。

購入価格は当初、市は一平方メートルあたり八十七万円、住商側の初期投資額は土地代が約八十六億円、建設費を含めると合計約四百七十億円。市の希望通りに土地を購入した場合約六百二十億円かかるため、大幅なコストダウンになり、不況下でも不動産投資資金が調達しやすくなる。

住商グループは今秋着工、商業施設を先行させ、USJ開業時には間に合わせる。高層を予定している三つのホテル棟は間に合わない。

再開発について市とJR西日本が九八年に事業コンペを実施し、住商グループのほか、三和銀行グループが応募した。用地売買価格を巡って交渉がまとまらず、三和グループは事業を断念、市は住商グループと話し合いを続けてきた。

USJは先に本体への千二百億円の大規模案件が

片付いた。今回、周辺の再開発について市と民間の交渉がまとまったわけで、USJを核とした地域整備が加速する条件が整ったことになる。

電力販売量6年連続で増加

関西電力の98年度

関西電力が二十六日発表した九八年の電力販売量は、九七年度比一%増の千三百八十八億千八百六十キロワット時で、六年連続で前の年度を上回った。夏場に気温が高めで推移したことから冷房

需要が増え、家庭用が四百二十四億九千二百キロワット時と四・五%増加した。業務用は工場の稼働率の低迷などで大口需要が振るわず、〇・五%減の九百六十三億二千六百キロワット時にとどま

ポーン 現場紀行

コンテナホームで積み下ろし作業を見る本間正明さん
—大阪府北区大深町のJR貨物梅田駅で

JR貨物梅田駅 本間正明さんと行く



ほんま・まさあき 1944年生まれ。阪大経済学部卒。同経済学部教授などを経て6月から阪大副学長。専門は公共経済学など。政府の税制調査

会委員、経済審議会特別委員などを務めている。朝日21関西スクエア企画運営委員。著書に『民からの改革』『ポアンティア革命』など。

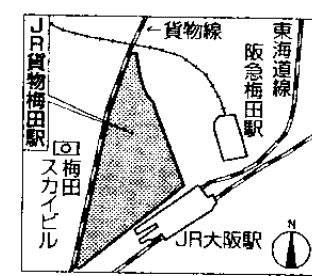
関西活性化 シンボルに

広大な敷地に、所狭しとコンテナ車が配列され、めまぐるしくトラックが荷受けする様は圧巻でした。それにしても、梅田の一等地になせこのコンテナヤードがなければならぬのか、再開発計画ほどの程度進んでいるのか、どうしても疑問が残りました。隣の大阪鉄道管理局跡地が昨年三月に着札され、梅田駅の移転規模を半分にする計画を、地元が条件付き受け入れへ転換するなど、梅田再開発に向けての動きが、わずかではありますが見え始めてきました。

だが、実際には、ほとんど進んでいません。敷地処分のスタートも切られていませんし、残る「半分」の移転先も決まっていません。何よりも「再開発計画」の構想それ自体が、バブル崩壊によって棚上げされたまま放置されています。

梅田再開発は、大阪のみならず関西全体にとって、その再活性化のためのシンボルとなりえます。二十一世紀の関西のドリームプランと位置付け、幅広い視点から「再開発計画」を再構築することが急務ではないでしょうか。

暗い話題が多い混迷する時代だからこそ、将来に向けての明確なビジョンが求められます。梅田再開発の成否は関西人の見識を問うものです。



本間 基幹駅の移転という重業務は清算事業団がしています。本間 梅田 駅移転の取り組みはどうか。米本 移転

JR大阪駅(手前)の北側に広がる貨物駅

「JR貨物梅田駅」

一九二八年、今のJR大阪駅構内にあった貨物取扱所が北側構内に移り、独立した。九客列車四十四往復が、西端の貨物本線をとっている。

「国鉄改革は矛盾だらけでした。それがこの梅田駅に端的に表れています」

(文・寺田 憲二)
(写真・中田 徹)

角張った鉄の箱が積み木のように並んでいる。フォークリフトが前進と後退を繰り返して、一個ずつトラックに積み込む。港のコンテナヤードを思わせる。「初めて見ました。大阪の都心とは思えません」

本間さんのすぐ前を、連結した台車の列が走った。レールの両側は、路面電車の路上のように、コンクリート舗装で固められている。その舗装には痛みが多い。

「地面はわが社の所有ではありませんから」とJR貨物の堀家公隆梅田駅長が説明する。梅田駅の土地は一九八七年の国鉄分割民営化の際、借金返済の売却用地として国鉄清算事業団の所有となった。しかし、十一年以上たってもJR貨物は現在地を無料で借りたまま営業を続けている。駅の移転先予定地の大阪府吹田、摂津両市が、出入りトラックの騒音、排ガス公害を懸念して、移転が進まないからだ。

送ら追いつかないという。「近代化どころか、施設ひとつ作り直すにも事業団の許可がとれない」と堀家駅長。今年になってようやく地元が半分以上移転を認める方針を出した。だが、半分残ったままで支社長の米本亮一常務が、九七年度は会社全体で八十七億円の経常赤字だったと経営状況を説明した。発足後には黒字の年もあったが、不況で貨物量が減ったためだ。貨物部門は口をたためた。国鉄時代から赤字の元凶とされていた。新幹線を持つ本州の旅客三社のようには行かないだろう。

本間 梅田 駅移転の取り組みはどうか。米本 移転

要な経営形態の変化に、受け身で対応できるのですか。米本 移転対策でしたら社内研究しています。国に提出された国鉄債務処理法案が成立すると、清算事業団は十月一日に解散し、借金は国が引き継ぐことになる。事業団は、東京の旧国鉄本社や汐留貨物駅の跡地など貴重な財産七千八百億を六兆四千五百二十億円で売却した。

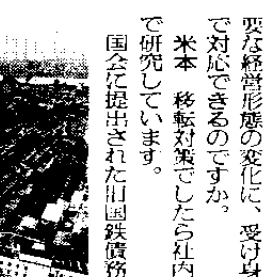
しかし、国鉄から引き継いだ二十五兆五千億円の借金は、金利で二十八兆円に増えた。梅田駅は最後に残った一等地。しかし、ここを売却しても、一般会計から六十一年かけて返すという国民負担の軽減にはほとんどならない。

「国鉄改革は矛盾だらけでした。それがこの梅田駅に端的に表れています」

一等地に老朽施設、移転は難航

梅田駅構内は舗装だけでなく、倉庫などの施設にも老朽化が目立つ。主力のコンテナは取り扱いホームが短いので、列車を二本に分けて積み降ろしている。ホームも狭く、空コンテナを置く場所にも余裕がない。現状では、長大化するコンテナ輸

は難しい。JR大阪駅と阪急梅田駅、梅田スカイビルに囲まれた二十秒の土地が利用されることは立っていない。JR西日本本社ビルの中にあるJR貨物関西支社を訪ねた。支社長の米本亮一常務が、九七年度は会社全体で八十七億円の経常赤字だったと経営状況を説明した。発足後には黒字の年もあったが、不況で貨物量が減ったためだ。貨物部門は口をたためた。国鉄時代から赤字の元凶とされていた。新幹線を持つ本州の旅客三社のようには行かないだろう。



「国鉄改革は矛盾だらけでした。それがこの梅田駅に端的に表れています」

日本経済新聞

2001年(平成13年)5月9日(水曜日)

移転のJR貨物 安治川口駅開業

大阪・此花区

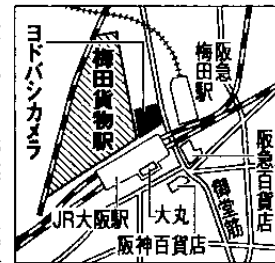
日本貨物鉄道(JR貨物)はユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)東南側にある安治川口駅(大阪此花区)をリニューアル開業した。同駅はUSJ建設のための土地区画整理事業により、USJの表玄関、ユニバーサルシティ駅などの用地として使われたため、移転工事を一九九七年から進めていた。

敷地は約十二畝あるが、道路建設計画により、さらに削られる予定。移転に伴

い、貨物の積み下ろしなどに使う三つのホームを一つに集約した。JR貨物は移転が計画されている梅田貨物駅(大阪市北区)の受け皿として同駅を活用する。

離れる 大阪開発

□3□



「大阪に出るなら梅田しか
ない」と決めていた。今でも「高
い買い物」だったとは思って
いない」。ヨドバシカメラの
藤沢昭和社長は言い切る。

同社は一九九七年、当時の
国鉄清算事業団が売却したJ
R大阪駅北側の旧大阪鉄道管
理局跡地(約二・二秒)を、
千十億円で落札した。大型商
業ビルと高層オフィスビルを
建設する計画。地上十三階、
地下二階の商業ビルは四月に
着工した。ヨドバシが自社で
約一万七千平方メートル(売り場面
積)の大型店を出店、テナン
トも誘致する。二〇〇一年末

にも開業の予定だ。
▽ △
同社が公表している自社の
年間売上高目標は三百億円だ
が、「かなり控えめな数字」
(藤沢社長)。これまで仙台、
札幌など東日本の主要駅前に
出した店舗の実績からみて、
早期に五百億円以上の売上高
は確保できると踏む。
梅田地区には大型の家電専
門店はなく、パソコンなどを
購入する客は日本橋の電気街
駅北側の梅田貨物駅の移転と

大阪駅北地区

「ヨドバシ後」は停滞

土地の売却による再開発を計
画したのは八七年。しかし、
約二十二秒の土地のうち売却
できたのはヨドバシへの二・
二秒のみ。残りの土地の売却
分を吹田操車場跡地に移す協



ヨドバシカメ
ラが入るビル
の建設現場。
後方は梅田貨
物駅(大阪・
梅田)
は進んでいな
い。
九九年一
月、計画から
十年以上を経
て吹田市、摂
津市、大阪府

梅田全域の活性化に影

定を結んだ。ただ、環境影響
評価(アセスメント)や工事
などで移転までには五、六年
を要するとみられる。
さらに問題なのは、残りの
半分の貨物機能をどこに移転
するかだ。すでに貨物機能が
ある此花区の安治川口駅や東
住吉区の百済駅の拡張は難し
く、新たに土地を確保するの
も困難だ。トラックの交通量
が増え、地元への経済効果は
少ない施設だけに「移転先は
白紙。選定には時間がかかる」
(大阪市計画調整局計画部)。

国鉄清算事業団の業務を引
き継いだ鉄建公団は、移転に
先行して貨物駅東側の貨物倉
庫などの建物を集約、約六秒
を更地にして売却する方針だ
が、同公団は「ヨドバシに売

却した土地と比べると、道路
などのインフラ整備が必要
だ」(西日本支社)と条件の
違いなどを課題として抱え
る。当初は二〇〇一年度を目
指した売却は二〇〇三年度に
ずれこみそうだ。
不動産仲介の三鬼商事の調
べでは、梅田地区のオフィス
の六月の月額賃料は九五年末
比で一〇％下落。阪急百貨店
本店など梅田の主要百貨店三
店の九九年度の合計売上高も
九五年度比で一％減った。
経済環境の悪化で何をにつく
るにしても年々採算は厳しく
なり、再開発の選択肢が狭ま
ってきているのが実情だ。近
畿地区で最後の大型未利用地
といわれる同地区の開発の遅
れは、梅田全体の活性化に影
を落としている。

(経済部 安部修一)

日経新聞平成 13 年 5 月 9 日

移転の J R 貨物安治川口駅開業

J R 貨物はユニバ - サル・スタジオ・ジャパン (U S J) 東南側にある安治川口駅(此花区)をリニューアル開業した。同駅は U S J 建設のため土地区画整理事業により、U S J の表玄関、ユニバ - サルシティ駅などの用地として使われたため、移転工事を 1 9 9 7 年から進めていた。敷地は 1 2 ヘクタールあるが、道路建設計画により、さらに削られる予定。移転に伴い、貨物の積み下ろしなどの使う三つのホ - ムを一つに集約した。J R 貨物は移転が計画されている梅田貨物駅 (北区) の受け皿として同駅を活用する。

大都市税財源 充実など重点 来年度の国家予算 大阪市、要望28項目 まとめる

国の来年度予算の概算要求に向け、大阪市は、国への要望事項をまとめ、八日、自民、公明、民主三党の大阪選出国會議員に、それぞれ市内のホテルで説明、協力を求めた。

最重点は「地方分権推進と大都市税財源の充実強化の早期実現」「大阪圏の再生」「大阪経済の活性化と雇用対策の推進」「少子化対策の推進」「ホームレス対策、あいりん対策の推進」の五項目で、要望事項はこれを含め計二十八項目。

大都市税財源の充実強化については、自主的で総合的な行政を行うには大幅な権限、財源の移譲が必要だとして、法人所得課税や消費・流通課税の配分是正に配慮を求めた。地方交付税制度の見直しは、一方的に削減することのないよう、税源移譲と一体となって行うべきだと注文をつけた。

また、介護老人保健施設の開設許可、薬局等の開設・変更許可、都市計画事業の認可など都道府県知事が持つ権限の移譲など十項目を具体的に挙げた。

大阪圏の再生では、JR大阪駅北地区を都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」に一次指定されることや、御堂筋の活性化、道頓堀川の環境整備への財源確保の必要性を強調。経済面では、御堂筋地区や南港のコスモスクエア地区に新産業創造特区の創設を求めた。

梅田貨物駅移転

大阪市内分まず確定を

吹田市長が受け入れ条件

JR大阪駅北地区再開発の行方を左右する梅田貨物駅の移転問題で、大阪府吹田市の阪口善雄市長は八日まで、大阪市内への移転先確定などを受け入れ条件とすることを明らかにした。同貨物駅は吹田操車場跡地(吹田・摂津市)と大阪市内に半分ずつ移転する予定。大阪市の移転先がまだ固まっていないだけに、旧国鉄清算事業団所有地の売却期限の二〇〇三年度中の受け入れ決定は微妙な情勢だ。

大気汚染・騒音対策 他にも2条件

阪口市長は日本経済新聞社の取材に対し、「新貨物駅建設の事業主体の日本鉄道建設公団に対し、大阪市内のどこに残りの貨物駅機能を移転するのかが、大阪市と協議しなくては確定するよう求めてい



受け入れの最大のポイントとなることを表明した。

このほかの受け入れ条件として、阪口市長は①大気汚染対策のため、吹

大阪市の昨年の市議会で日本貨物鉄道(JR貨物)の百済駅(東住吉区)と安治川口駅(此花区)への移転を示唆したが、具体案は固まっていない。阪口市長は「大阪市内にもともとある貨物駅の移転なのだから、大阪市内の移転先をまず決めてほしい」と述べた。

田貨物駅に出入りするトラックは最新の排ガス技術を使ったものに限定する②貨物駅へのトラック専用道路は住宅地への騒音を減らすため、できるだけ南にずらしてほしい

の二つを挙げた。そのうえで阪口市長は二〇〇三年度中の受け入れ決定は「三条件に配慮してくれるかどうかにかかっている」と述べた。

り、大阪市内のどこに残りの貨物駅機能を移転す

2市冷戦、府はソツポ

「都心最後の一等地」といわれるJR大阪駅北地区の再開発は二〇〇三年度末までの一年あまりの間に正念場を迎える。大阪府などが再開発計画策定や進出企業を募るコンペ(提案競技)を予定。鉄建公団も貨物駅の施設集約による一部の土地売却

吹田のアセス課題

手続きの第二段階の終盤だが、専門家の意見を聞く審査会を五月六日に終えても最大のポイントの鉄建公団の計画に改善を求める市長意見を出すのは今年の夏か秋ごろ。さらに改善後の計画を審査するアセス第三段階も残している。

一九八七年四月の国鉄民営化に際し、吹田操車場は全面移転する国の計画に吹田市が猛反発して以来、移転問題を巡る吹田・大阪両市の冷戦状態は長期化している。

最大の課題である大阪市内の移転先について、吹田市は鉄建公団などと一九九九年にようやく半分ずつの移転を検討する基本協定書を締結した。しかし、大阪市はこの協定には参加しておらず、市内の移転先確定の要請につ

取材に答える阪口・吹田市長



始した。現在は三段階の

いて、「内政干渉」と反発する。調整役として期待される大阪府も財政支出を恐る大阪府のクリを拾おうとはしない。ただでさえ難しい進出企業の誘致で結束するどころか、事業の本格的なスタートの段階で関係自治体が足を引っ張り合い、リーダーシップを失っているのが現状だ。

清算事業団が所有する用地は、全国でも 8,180ha(62 年 4 月現在)ある。そのうち売却収入が期待できるもの(3,350ha)の評価額は 8.5 兆円、売却のための基盤整備費 8,000 億円を差し引くと実収入は 7.7 兆円と見込まれている。

これらの土地は、長期債務等の償還に充てるための貴重な財源であり、その処分に当たっては公正さの確保及び国民負担の軽減の観点から公開競争入札を原則としている。しかし、近年の地価高騰問題が国民的緊急課題となり、臨時行政改革推進審議会の「当面の地価等土地対策に関する答申」(62 年 10 月 12 日)を受け、政府は 62 年 10 月 16 日に「緊急土地対策要綱」を閣議決定した。同要綱において、清算事業団用地の入札による売却については、現に地価が高騰しつつある地域内においては沈静化するまで見合わせるとともに、地価を顕在化させない土地の処分方法について検討を進め速やかに結論を得ることとされた。

最近、地域によっては、地価の沈静化傾向が顕著になりつつある状況から、これらの地域における入札の開始について議論がなされている。

国鉄清算事業団、あす解散 - - 政府への皮肉込め...西村康雄理事長、最後のあいさつ

1998 年 10 月 21 日毎日新聞 東京夕刊

旧国鉄長期債務処理法の成立に伴い、旧国鉄用地の売却処分などを行ってきた国鉄清算事業団が 22 日に解散する。正式な解散を前に 21 日午前、西村康雄理事長が東京・西新橋のビルにある事業団本社で職員に最後のあいさつを行った。

あいさつに立った西村理事長は約 120 人の職員を前に、「どんなに資産処分に努力しても、およそ 1 兆円の利払いなどで、債務は減るところか増える一方だった。課された使命は達成の可能性はないのに、使命を果たしていないと非難を受けなければならなかった。皆さんも肩身の狭い気持ちでいたと思う」と述べ、債務処理の抜本策を先送りしてきた政府に対する皮肉を込めるとともに、職員の苦勞をねぎらった。

同事業団は 1987 年 4 月の国鉄分割・民営化に伴って発足。当初 25 兆 5000 億円の債務を返済するため、約 9250 ヘクタールの旧国鉄用地を引き継ぎ、これまでに汐留貨物駅跡地(東京都港区)など約 7800 ヘクタールを処分し、6 兆 4520 億円を売り上げた。また、JR 東日本、西日本、東海の株 824 万株のうち 522 万株を売り、約 2 兆 500 億円の売却益が債務返済に回された。

しかし、政府による債務の抜本処理策が先送りされてきた影響で年間約 1 兆円という金利負担が生じ、債務は今年度で 27 兆 7000 億円と逆に増えた。土地も汐留跡地の一部(約 0.9 ヘクタール)、JR 秋葉原駅周辺(東京、約 3 ヘクタール)、梅田貨物駅跡地(大阪、約 20 ヘクタール)など約 1450 ヘクタール(約 5000 億円相当)が売れ残っている。今回の処理法により、資産処分の業務は鉄道建設公団に引き継がれ、債務のうち 23 兆 5000 億円は「国民負担」として一般会計で 60 年間かけて返済される。

旧国鉄の債務について

昭和 62 年清算事業団発足 当時の目論見

2 5 .5 兆円の債務 内 1 3 兆は国民負担

内 1 2 .5 兆は土地、売却で清算

しかしバブル崩壊で目論見外れる

平成 10 年 10 月清算事業団解散に伴い法律で下記のとおり決定された。

債務は膨らんで 2 8 兆 内 1 6 兆の有利子負債及び 8 兆の無利子負債は一般会計へ

残り 4 兆のうち 0 .2 兆は J R へ負担させる。

鉄道共済は 3000 億しかないのでさらに 7000 億を債務から

60 年間国鉄 O B の面倒を見ていく。

補助金として年間 650 億が国から鉄建公団へ 1

梅田が売れた場合のお金の流れについて

収入は O B 年金の費用に

吹田などの整備費用は鉄建公団から出す。

1 の補助金が減らされる可能性が。

鉄建公団 清算事業本部が担当部署

以上です。

梅田貨物駅 残りの移転先

百済駅(市) 固まる

「吹田」と分散

JR大阪駅北側の旧国鉄の未処分地・梅田北ヤード(約二十四畝)開発に伴う梅田貨物駅の移転問題で、

鉄道建設・運輸施設整備支援機構(旧日本鉄道建設公団)と大阪市は、梅田貨物駅の機能の半分を、大阪市

東住吉区と平野区にまたがる貨物駅の百済駅に移す方針を固めた。約五年がかりで同駅を改修する予定で、

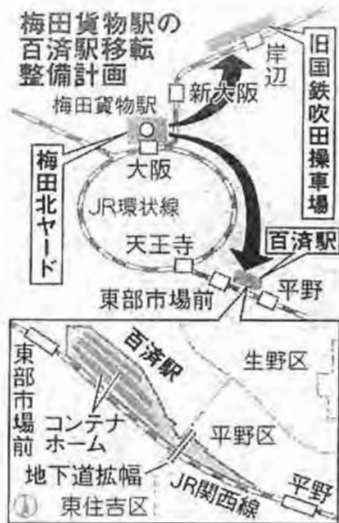
十三日夜、地元で説明する。残り半分の機能は、旧国鉄吹田操車場(大阪府吹田、摂津両市)への移転がすでに決まっており、これで、西

梅田貨物駅の貨物取り扱い機能は年間約二百万ト。計画では現在の百済駅の敷地に同機用地を加えた十五畝に、年間百万トを扱う機能として、コンテナ積卸線など七線とコンテナホームなど四面を整備する。

日本最後の超一等地」とされる梅田北ヤード開発に向けた大きな懸案がクリアされることになる。

梅田貨物駅の貨物取り扱い機能は年間約二百万ト。計画では現在の百済駅の敷地に同機用地を加えた十五畝に、年間百万トを扱う機能として、コンテナ積卸線など七線とコンテナホームなど四面を整備する。

梅田北ヤード開発は、ロボットや環境技術などの企業や、大学・研究機関などを誘致し、関西再生をリードする産業・文化の拠点として期待されている。



東住吉区と平野区にまたがる貨物駅の百済駅に移す方針を固めた。約五年がかりで同駅を改修する予定で、十三日夜、地元で説明する。残り半分の機能は、旧国鉄吹田操車場(大阪府吹田、摂津両市)への移転がすでに決まっており、これで、西日本最後の超一等地」とされる梅田北ヤード開発に向けた大きな懸案がクリアされることになる。

梅田貨物駅の貨物取り扱い機能は年間約二百万ト。計画では現在の百済駅の敷地に同機用地を加えた十五畝に、年間百万トを扱う機能として、コンテナ積卸線など七線とコンテナホームなど四面を整備する。

梅田北ヤード開発は、ロボットや環境技術などの企業や、大学・研究機関などを誘致し、関西再生をリードする産業・文化の拠点として期待されている。

梅田北ヤード
再開発計画

貨物の半分、百済駅へ

JR大阪駅北側の梅田貨物駅（大阪市北区、梅田北ヤード、24㍍）の再開発計画で、土地を保有する鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）と大阪市は13日、同駅の取扱貨物量の半分



をJR貨物百済駅（大阪市東住吉区）に移す方針を決め、地元との協議に入った。残り半分は吹田操車場跡地（大阪府吹田市、摂津市）への移転が固まっている。移転先問題が決着すれば、「西日本最後の一等地」の梅田北ヤード再開発事業が動き出す。

計画では現在の百済駅（13・6㍍）を隣接する同機構保有地の活用で15

ホーム4面や発着・コンテナ積卸線7線などを約5年かけて整備する。これに伴い、昨年度53万トだった取扱量は、ピークの72年並みの150万トに増加。一日に出入りするトラックなどの車両は現状（560台）の倍の1200台に増える見通しだ。住民の反対も予想され、大阪市は、市条例で必要としない環境影響評価を実施する。

毎日15/12/14

量約200万ト、西日本最大規模の鉄道貨物基地。敷地を売却、再開発して旧国鉄の債務返済に充てる計画だが、貨物駅の移転が前提になってい

る。99年に旧日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）と吹田、摂津両市などが、駅機能の半分を操車場跡地に移転することで合意した。【山本明彦】

梅田貨物駅 吹田に移転

市長が受け入れ方針

17年ぶり再開発前進

は分半
大阪・百済駅

梅田貨物駅の吹田操車場跡地(大阪府吹田・摂津市)移転計画が十七年ぶりに決着する見通しとなった。阪口善雄・吹田市長は吹田新貨物駅へのアクセス道路の騒音対策などを条件に、貨物駅を受け入れる方針を環境影響評価(アセスメント)手続きで打ち出すことを明らかにした。移転により、梅田貨物駅を中心とするJR大阪駅北側の梅田北ヤード地区の再開発が大きく前進する。



阪口善雄
吹田市長

阪口市長は日本経済新聞社の取材に対し、「騒音や排ガスなど住民が懸念する環境問題への対応策が整えば、貨物駅機能の半分の吹田移転に応じていきたい。移転事業の破たんは市にマイナス」と述べた。一九八七年の移転計画に市が反発、再開発が進まない要因となつて以来の決着となる。

阪口市長は「残り半分の機能の大阪市内移転先確定が受け入れの最大の条件」とかねて主張していたが、大阪市は東住吉区と平野区にまたがる百済駅に移す方針を決め、昨年十二月に地元調整を始めた。これを受けて阪口市長は「大阪市との機能分担がはっきりしたので、吹田市としても移転問題に前向きに取り組んでいきたい」と述べた。



17年ぶりに移転計画が決着した梅田貨物駅



備支援機構(旧日本鉄道建設公団)が新貨物駅を建設する事業は市が環境アセスを三段階で実施中。現在は第二段階で、市長が専門家の意見を聞き、新貨物駅建設計画に対して改善を求める市長意見をまとめる最大のヤマ場を迎えている。

市長意見は①アクセス道路は住宅地への騒音や振動を減らすため、半地下などの構造にする②貨物駅移転問題で大阪市の関与一市長と直接話し、具体的な意見交換の機会を持つ考えも示した。阪口市長は「貨物取り扱いは最終的には荷主の判断になるが、計画通りに梅田貨物駅の機能を百済駅と二分の一ずつ分担できるように、大阪市と具体的な覚書をついた」と述べた。

梅田貨物駅の機能残り半分

JR百済駅に移転へ

東住吉・平野

JR大阪駅北側にある梅田北ヤードの開発に伴うJR梅田貨物駅(24畝)の移転問題で、北ヤードを保有する鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、貨物駅の機能の半分

を、JR貨物百済駅(大阪市東住吉区、平野区)に移す方針を決めた。同機構は99年、貨物駅の機能の半分を大阪府吹田、摂津両市にまたがる吹田操車場跡地に移転するこ

とで両市などと協定を締結。残り半分の移転先を検討していた。19日、大阪市が市議会決算特別委員会で報告した。梅田貨物駅の貨物取扱量は年200万トで、西

日本で最大規模。同機構によると、百済駅(13・6畝)に隣接する同機構保有地を加え約15畝にし、年間100万ト150万トを取り扱えるようにコンテナホームの整備を目指す。貨物列車は1日当たり往復12本、出入りする運送車両は1日最大で往復1200台の見通し。「住環境が悪化する」などの地元住民の反発が予想されることから、同機構は「なるべく早く地元の説明し、理解を得たい」としている。

至急回覧

育和連合町会の皆様へ

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
国鉄清算事業本部 西日本支社

梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）の説明会について（ご案内）

厳寒の候、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。

さて、梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）について、育和連合町会の皆様に下記のとおり説明会を開催したいと考えておりますので、ご多忙中誠に恐縮ではございますが、万障お繰り合わせのうえご出席くださいますようお願い申し上げます。

記

1. 開催日時
平成16年2月14日（土） 18時30分～20時30分
2. 場所
大阪市立育和小学校 講堂
3. 主催者
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
4. 内容
①梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）の説明
②質疑応答

育和の皆様へ

育和小講堂へ
必ずお集まりください！

梅田貨物駅の半分が
百済貨物駅へ

- ① これまでの経過
- ② 百済と吹田の比較
- ③ 大気汚染・振動・騒音
- ④ 交通渋滞
- ⑤ 広域避難所 ほか

疑問だらけ

発ガン物質をまき散らす
ディーゼルトラック
1日1760台も！

この計画では、まちがたくさんの大きなトラックに
占領され、いっそう環境を悪化させるだけです。
高齢者や子供たちも安心して生活できる
まちづくりを！

育和社会福祉協議会
育和連合町会



至急

班長様へ
各ご家庭へ1枚ずつ
配布してください。

育和連合町会の皆様へ

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
国鉄清算事業本部 西日本支社

梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）の説明会について（ご案内）

厳寒の候、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。
さて、梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）について、育和連合町
会の皆様に下記のとおり説明会を開催したいと考えておりますので、ご
多忙中誠に恐縮ではございますが、万障お繰り合わせのうえご出席くだ
さいますようご案内申し上げます。

記

1. 開催日時
平成16年2月14日（土） 18時30分～20時30分
2. 場所
大阪市立育和小学校 講堂
3. 主催者
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
4. 内容
①梅田貨物駅の百済駅への移転計画（案）の説明
②質疑応答

住民の意向を反映させよう！

住民から反対意見相次ぐ

梅田貨物駅移転先で説明会

JR大阪駅北側の旧国鉄の未処分地・梅田北ヤードの開発に伴う梅田貨物駅の機能移転問題で、鉄道建設

・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）西日本支社は十四日、二か所の移転先の一つとして計画している百済駅（大阪市東住吉区、平野区）の周辺住民に説明会を開いた。同機構は、増加が予想されるトラックなどの渋滞緩和や歩行者の安全策として、百済駅をまたぐ横断橋や自動車用地下道を整備する方針を示し、理解を求めたが、住民からは、環境悪化などを理由に反対意見が相次いだ。

同機構は、百済駅に年間百万トの貨物量を移した場合、一日当たり貨物列車往復十二本、トラックなど千二百台が、それぞれ増えると説明。しかし、十三か所で行った大気や騒音、振動への影響予測に基づき「支障はない」とした。

住民らは約四百人が出席した。

(平成16年) 2月15日(日曜日)



2004年(平成16年)2月15日(日曜日)

JR梅田貨物駅を中心とする梅田北ヤード(北区)の再開発に伴い、同駅の貨物取扱量の半分を百済駅(東住吉区)に移転する計画を持つ鉄道建設・運輸施設整備支援機構(旧日本鉄道建設公団)は14日夜、百済駅周辺の住民に移転計画案を初めて公式に説明した。住民からは反対の声が相次ぎ、受け入れ難航も予想される。

同機構側は、移転に伴い、1日に入入りする車

百済駅移転計画案 反対の声相次ぐ

鉄道・運輸機構 初の住民説明会

JR梅田貨物駅

両が現行の3倍の往復1760台に増えるものの、周辺環境への影響は「著しく支障を及ぼすものではない」と説明。住民からは「今でさえ騒音や振動などの負担は大きい」「渋滞が増える」といった意見が相次いだ。

同機構は、梅田貨物駅を吹田操車場跡地(吹田市、摂津市)と百済駅に分散して移転させる計画だが、吹田側も地元住民の反対が根強い。

【山本明彦】

この要望書は育和地区の十九町会の会長の署名を添えて大阪市長・機構支社長あてに提出したものです。

平成 16 年 4 月 6 日

育和連合町会 会長 井原 政次
育和社会福祉協議会 会長 横山 幸子
百済貨物駅問題対策委員会
委員長 藤原 正信

要望書

平成 16 年 2 月 14 日に大阪市が司会し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部西日本支社（以下機構という）が説明した「梅田貨物駅の百済貨物駅への移転計画（案）」（以下計画（案）という）について、育和地域は次のように確認した。

ご承知の通り、この今林 3 丁目の 4 万坪の貨物駅用地は太平洋戦争中に軍事目的で買収され、紆余曲折があり百済貨物駅になった。計画（案）の地下道、陸橋は当時の履行されなかった買収条件だった。区画整理で整備した道路も住民の生活道路であって大きなトラックが走るためのものではなかった。貨物駅の北側の通りは扱い貨物量 50 数万トンの現在でも一日に何回となく渋滞している。何故百済貨物駅がさらに梅田貨物駅の機能移転を引きうけ、この街が公害被害を増し受けしなければならないのか。計画（案）は被害を増やすだけで、今の被害を緩和させることはもちろん、何ら地域にプラスになると思えるものがない。

その上、隣接した杭全交差点とその周辺地域は以前からの問題地域だ。周辺住民に及ぼす公害被害はわずかしか増えないから気にするなと説明したが、計画（案）立案者は、コンテナを積んだ車が信号で止まるときの振動と轟音を知っているか。混雑時にはトラックがクラクションを鳴らすので寝ていられないのを知っているか。夏などは一日掃除をしなかったらディーゼルの真っ黒な埃がわっと溜まるのを知っているか。現状でも車が渋滞して救急車も消防車も走れないことが多いのを知っているか。これ以上車が増える計画に地域は黙ってはおれない。駅構内には余裕があっても駅周辺地域には余裕がない。今の道路は、例え一台でも増やす余地はない。説明は身勝手に、これまでの経過も駅内外の環境に与える影響も、自分たちに都合の悪いことは言っていない。道路交通予測も環境影響評価も机上の空論にすぎない。

平成 16 年 2 月 14 日の説明は、いずれからも反対だ。新聞はもう百済に決まったとかき、NHK までもが決まったと放送した。地元の説明がなく、地元が同意しないままに勝手に決めた計画には絶対反対だ。

この確認にもとづき、育和地域は大阪市及び機構に要望する。

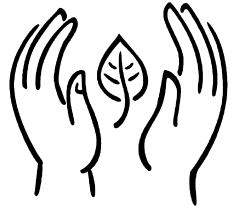
- 一、真っ当な、地域にふさわしい計画（案）の再提示を求める
- 一、周辺地域の環境改善と科学的な予測・評価を求める
- 一、確っかり説明責任を果たして頂きたい

各戸配布です。2ヶ所にご家族皆様のご署名後、6月21日までに班長様ポストへお願いします。

A

「梅田貨物駅の百済駅への移転計画」の

中止を求める要求書



大阪市長 関 淳一様

百済貨物駅周辺住民の私たちは、今回の移転計画に関して、これまでの経緯から百済貨物駅へ移転してくる理由を理解できない。また、移転に伴い増加するディーゼルトラックの排気ガス、振動、騒音、交通渋滞や、コンテナ貨車による排気ガス、騒音、振動などを防ぐための計画などが示されていない。機構の「トラックによる公害被害はわずかしかな増えない」という見解ひとつをとっても、現状の周辺地域の状況を把握しているとは考えられない。大阪市が定めている百済貨物駅の広域避難場所としての機能はどうなるのか？まったく無視しているとした考えられない。また、貨物駅構内などから土壤汚染対策法の指定基準値を大きく超えた鉛など有毒物質が、相次いで検出されたという問題も発生した。原因も究明されていない。私たち周辺住民は現在でも大きな問題を含んだ私たちの住環境を、さらに悪化させる現状の計画を受け入れることは絶対にできない。そのため私たち百済貨物駅周辺住民は、本移転計画に絶対反対し即刻中止することを要求するものである。

【要求事項】

- 一、百済貨物駅への移転計画の白紙撤回を要求する。
- 二、大阪市は百済貨物駅周辺のまちづくりを住民とともに計画すること。

平成 16 年 6 月 20 日



	氏 名	住 所
1		大阪市東住吉区 丁目 番 号
2		大阪市東住吉区 丁目 番 号
3		大阪市東住吉区 丁目 番 号
4		大阪市東住吉区 丁目 番 号
5		大阪市東住吉区 丁目 番 号
6		大阪市東住吉区 丁目 番 号
7		大阪市東住吉区 丁目 番 号
8		大阪市東住吉区 丁目 番 号

育和連合町会

育和社会福祉協議会

百済貨物駅問題対策委員会



連絡先 百済貨物駅問題対策委員長 藤原 正信 杭全 1-17-12 電話 6714-3331

2004年(平成16年)8月6日(金曜日)

読 賣 新 聞

梅田貨物駅 移 転 先 百済駅周辺住民、計画中止の要求書

J R大阪駅北側の旧国鉄の未処分地・梅田北ヤードの開発に伴う梅田貨物駅の移転問題で、2か所の

移転先の一つとして計画されている百済駅(東住吉、平野区)の周辺住民らでつくる「百済貨物駅問題対策委員会」(藤原正信委員長)などは5日、大阪市の関淳一市長に対し、計画の中止を求める要求書を提

出した。

移転によって増加が予想されるトラックの渋滞緩和や環境悪化を防ぐ対策が示

されていないとし、事業者の鉄道建設・運輸施設整備支援機構(旧日本鉄道建設公団)が移転計画を白紙

に戻すよう求めている。その上で市が周辺のまちづくりを住民とともに計画することとしている。

対策委員会のメンバーらがこの日、市役所を訪ね、要求書に地域住民ら1万89人の署名を添えた。

回覧にてお願いいたします。

百済貨物駅!

育和の皆様へ

平成 16 年 8 月 10 日

育和連合町会	会 長	井原 政次
育和社会福祉協議会	会 長	横山 幸子
百済貨物駅問題対策委員会	委員長	藤原 正信

ご署名のお礼

先日皆様にお願いたしました「梅田貨物駅の百済駅への移転計画の中止を求める要求書」には 10,089 名のご署名をいただきました。これは育和連合の皆様約 82% に当たります。本移転計画に育和地区住民の意向は「白紙撤回」ということが再確認されたこととなります。ご署名いただきました要求書は 8 月 5 日、大阪市長に提出し、育和地区の「白紙撤回」の意思を伝えました。機構・JR 貨物にも近日中に提出します。皆様にはご協力いただき誠にありがとうございました。育和地区の将来と環境の大切さを真剣にお考えいただいている方々がこんなに多くおられることをたいへん心強く感じております。

読売新聞記事裏面



本対策委員会ではほぼ月 2 回程度の会議を重ねております。現在、育和連合町会・育和社会福祉協議会並びに本対策委員会では東住吉区、平野区の各連合町会にも 育和地区をはじめとする百済貨物駅周辺地区住民の窮状をご理解いただき、さらにご支援いただけますよう強くお願いしております。さらに生野区へも同様の働きかけを行う予定です。

「これ以上の環境悪化は絶対許さない。」という住民の皆様のご意向は、今後とも大阪市・機構・JR 貨物側に強く伝えていく所存です。今後とも皆様には育和地区のため一層のご理解、ご支援、ご協力をお願いいたします。

連合 育和社協 対策委の代表
二十八名で大阪市役所へ



上段 大阪市長あて要求書
下段 機構・JR貨物あて要求書
町会別にファイル

ご捺印

育和まちづくりの会ホームページにも詳しく掲載中。 ヤフーなどで育和で検索できます。

「梅田貨物駅の百済駅への移転計画」の中止を求める要求書
 育和連合各町会会長署名及び各町会署名者数 (順不
 同)

		大阪市長宛	機構・JR貨物
育和連合町会 会長	中町会	253 名	253 名
百済貨物駅問題対策 委員会 委員長	杭全1町会	725 名	725 名
<p>参考資料</p> <p>平成12年国勢調査 育和人口13,614 世帯数 5,101 1世帯人数 2.67人</p> <p>$4,603 \times 2.67 = 12,290$ ……加入者数 $10,089 \div 12,290 = 82.1\%$</p> <p>82.1%の署名数とい える。</p>	杭全2西町会	473 名	468 名
	杭全2東町会	347 名	347 名
	杭全3町会	578 名	578 名
	杭全4町会	698 名	696 名
	杭全5町会	605 名	604 名
	杭全6町会	399 名	402 名
	東町会	534 名	526 名
	西町会	464 名	464 名
	南町会	526 名	526 名
	北町会	370 名	370 名
	今川第1町会	241 名	235 名
	今川町会	514 名	514 名
	今川南町会	715 名	710 名
	白鷺町会	596 名	601 名
	大通町会	624 名	617 名
今林町会	1,223 名	1,223 名	
東部コ-ホ 町会	204 名	204 名	
	加入世帯数 4,603世帯	10,089 名	10,063 名

これまでの経過 図解



平成9年3月13日
日経新聞
10年ぶりに再開発始動
吹田・東住吉に2分移転

磯村市長

地元の理解が欠かせず
即答はできないが、
検討に値する案である
と思う

現在の
梅田貨物駅売却目的
機構 → 旧国鉄マンの年金に
大阪市 → 再開発

梅田のついでを
百済に
持ち込まないで!

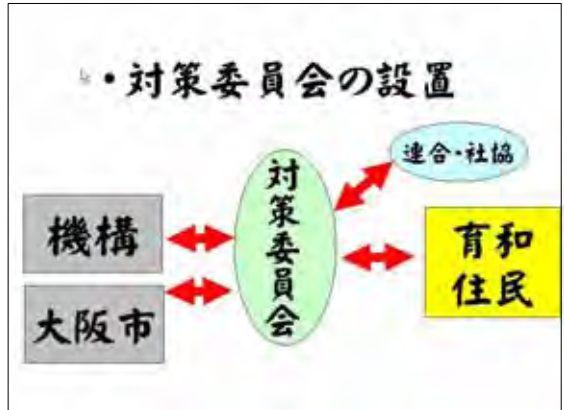
どれを考えても納得できない

- ① これまでの経過
- ② 百済と吹田の比較
- ③ 大気汚染・振動・騒音
- ④ 交通渋滞
- ⑤ 広域避難所
- ⑥ 土壌汚染 ほか

百済 吹田の比較

	百 済	吹 田
面積 ha	14	27 <small>22ha まちづくり</small>
貨物量 年間	154 万ト	100 万ト
トラック 日	1,760	1,000

すべてにわたって百済は不利



・悪くなることは?

- ① 1日 トラック1200台増1760台 (吹田は1000台 しか認めない)
- ・振動・騒音など公害のばら撒き
- ・危険物の増加
- ・広域避難所は?

良くなることは?

- 百済貨物駅問題対策委員会
活動経過
- ① 育和地区19町会長連名反対署名 大阪市へ
 - ② 平野連合へ説明、理解・協力を要請
 - ③ 東住吉区連合町会長へ 区連合町会長会議へ説明の実施を要請
 - ④ 育和地区「反対の要求書」 1万人を超えた署名を 大阪市長・機構へ

ディーゼルトラック 機関車から排出

・微小粒子状物質

発ガン物質 国も認めました
花粉症の原因 気管支喘息

- 今後の課題
- ・ 育和地区、東住吉区、平野区、生野区など 百済貨物駅周辺地区の結束の実現
 - ・ 大阪市への説明要求 育和地区は「受入れ認めていない！」 大阪市は当事者ではないと説明しているが
 - ★梅田貨物駅に関しては関市長を先頭に 積極的な動き
 - ★梅田と完全にリンクしている百済周辺の 対策はなにができるの？
 - ・ ほか

育和まちづくりの会や、に詳細。 育和で検索できます。

百済貨物駅問題対策委員会 藤原 電話 六七一四 三三三一

妊娠中にディーゼル排ガスを吸ったマウスから生まれた雄は、成長後の精巣に異常が現れ、精子生産能力も低くなる。ところが、東京理科大学の武田健教授と押尾茂研究員らの実験でわかった。同様の症状は、成熟した雄マウスに排ガスを吸わせる実験で確認されていたが、胎児への影響が突き止められたのは初めて。排ガス浄化装置でも除去できない物質が原因の可能性もある。北海道旭川市で開か

ディーゼル排ガス

胎児に影響

マウス実験 精子が減少

れる日本不妊学会で九月四日に発表される。子生産量が生後五週で通常の52%、生後十二週で68%しか

実験では、ディーゼル排ガスの濃度を環境基準の五倍にした室内で、母マウスを妊娠二日目から二週間飼育。清浄な空気に戻した後、妊娠約二十日目で誕生した雄への影響を調べた。

その結果、一日当たりの精

七倍にも達した。研究チームは、ホルモンのバランスが崩れ、精子形成の異常を引き起こしたと見ている。

トトラックなどで使われる浄化装置を通した排ガスでも、精子生産量や男性ホルモン量への影響はあまり変わらなかった。押尾研究員は「浄化装置をすり抜ける超微粒子が原因かもしれない。人間にも同様の影響を与える可能性がある」と話している。

東京理大教授ら確認

Word Watching

静脈物流

長年にわたって行われてきた大量生産，大量消費，大量廃棄の結果，私たちはさまざまな環境問題に直面しています。一方で限りある資源を最大限に活用することがわが国の持続的発展のための最大の課題となっています。こうした状況を踏まえ 年6月2日「循環型社会形成基本法」が公布されました。このような循環型経済システムの構築に重要な役割を担おうとしているのが「静脈物流」です。

今回は，わが国における「静脈物流」の概要と意義，問題点などについてまとめてみました。

1. 静脈物流とは

(1) 定義

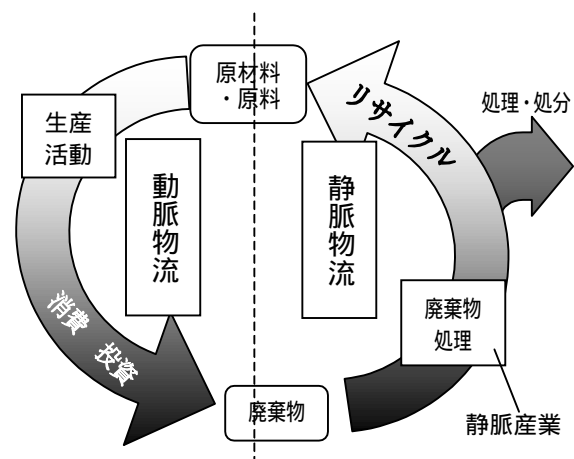
「静脈物流」という言葉が，どのような経緯で使用されるようになったのかは明らかではありませんが，1992年の地球サミット以後，環境問題が議論される中で自然発生的に出てきたようです。ただ，“静脈”という言葉は，1970年代半ばには既に「静脈産業」という形で新聞記事等に登場しています。当時は地球資源の枯渇が石油問題との関連で大きな話題となっていたようです。

1976年に設立された静脈産業研究所（旧：静脈ビジネス研究会）によれば，「静脈産業」とは，人間の身体における静脈のように，汚れた血液を全身から集めて浄化させるため欠かすことのできない重要な役目をする産業という意味を持っているということです。「静脈物流」も同様に人間の血液循環系統にたとえた名称といえます。原材料から製造業や建設業で作られた製品等を運ぶ物流を，新鮮な血液を運ぶ「動脈物流」と考え，それらの製品等が消費・使用された後の廃棄物・不要物

の収集と処理を行うまでの運搬や，リサイクル化して再び再利用可能な原材料に戻すまでの運搬が「静脈物流」と考えられています。

身近な例では，使い捨てカメラや空き缶・古紙などの回収および処理のための運搬なども静脈物流の一種といえます。

図表1 静脈物流のイメージ



(2) 注目されている理由

「静脈物流」が現在注目されている背景には，これまでの大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済システムを反省し改善しようとする人々の意識が近年高まってきた結果，廃棄物の排出抑制や資源リサイクルの促進などによる，循環型経済システムの速やかな構築が求められているということがあります。また，これまでの物流の考え方である SCM (Supply Chain Management) - 調達・加工・流通・販売 - からさらに一步踏み込んだ LCM (Life Cycle Management) - 調達・加工・流通・販売 + 回収・解体・再生(リサイクル) という考え方に変えていく必要性からも「静脈物流」が注目されてきていると考えられます。



▶ HOME

▶ 営業内容のご案内

▶ 中古コンテナ販売

▶ メリットを活かしたコンテナ輸送

▶ 貨車を利用した車扱輸送

▶ 環境に優しい鉄道輸送

▶ 関西支社会社情報

▶ 会社概要

▶ 駅及びコンテナセンターガイド

▶ 全国の貨物営業線区

▶ 主要駅時刻・運賃表

▶ JRグループリンク

▶ お問い合わせ

Copyright(C)
2003 Japan Freight Railway Company-
Kansai Branch, All rights reserved.

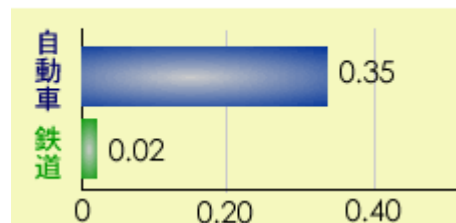
■ 環境に優しい鉄道輸送

排出権取引制度ご存じですか？

CO²削減目標を達成できない企業は「排出できる権利」を買わなければならない時代は目前。

CO²の排出量が格段に少ないクリーンな鉄道輸送なら、きっと御社の物流戦略にお役に立えます。

貨物輸送機関のCO²排出率



平成13年4月26日開催の環境省
中央環境審議会資料より

あなたの会社のレールウェイシフトに国が支援

国土交通省は2002年から鉄道などの利用者へ補助金を出してモーダルシフトを促進するという画期的なソフト支援策を打ち出しております。

幹線物流分野で物流事業者・お客様などが計画的な輸送の共同化やモーダルシフトなど環境負荷低減に取り組むプロジェクトに事業費の1/3を国庫補助するものです。

レールウェイシフトへの提言や補助金申請手続などはJR貨物がお手伝いさせていただきます。

静脈物流の実例

クリーン川崎号

神奈川県川崎市のご生活廃棄物は機密性の高い専用コンテナで輸送されています。



下水道汚泥輸送

下水道汚泥のような悪臭のある廃棄物輸送は、密閉性の高い専用コンテナで輸送されています。



廃乾電池・蛍光灯輸送

全国各地から専用処理施設に向けて廃棄物輸送を行っています。



建設土砂の輸送

一度に大量の土砂を運べ、低公害低コストのトリプルメリット！！



液体廃棄物輸送

専用コンテナにより、安全・確実に輸送されています。



貨物駅構内における産業廃棄物の中間処理

駅構内に産業廃棄物の中間処理施設がある貨物駅に向け、全国から廃棄物が鉄道によって運ばれています。

構内で処理するため、物流コストを削減でき、また、焼却灰の再利用など物資保全にも有効となっています。

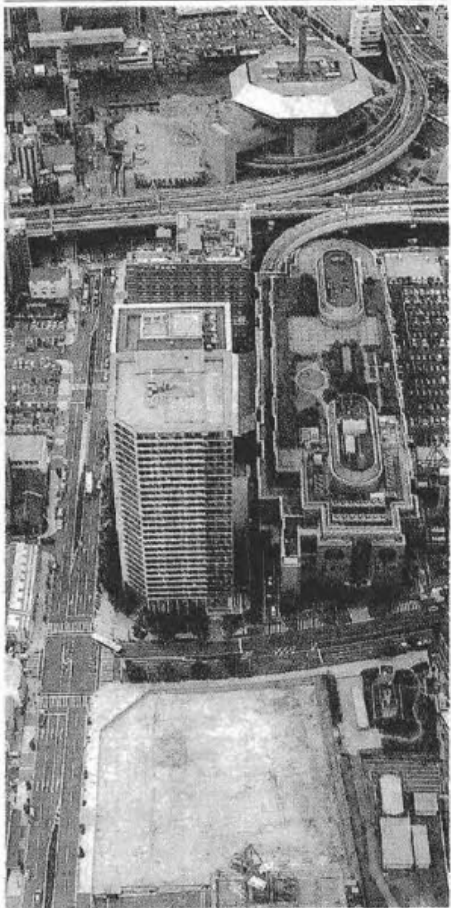


貨物駅構内にある産業廃棄物中間処理

JR施設跡 土壌汚染

「梅田北」など 全国6か所 鉛基準の最高73倍

水銀・ヒ素も検出



再開発用地となった旧国鉄やJRの鉄道跡地から、土壌汚染対策法の指定基準値を大きく上回る鉛などが七日、わかった。西日本最

鉛による汚染で土壌が入れ替えられたJR難波駅跡地(手前の空き地、大阪市浪速区湊町で)＝本社ヘリから

大の未売却地「梅田北ヤード」(大阪市北区)や、JR難波駅跡地(同市浪速区)など六か所による。売却を行う「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」(旧国鉄清算事業団)は、「汚染原因は不明だが、車両工場や貨物駅、操車場などの跡地は汚染の恐れがある」として、未売却地約二百七十を中心に、各地で土壌調査を進めており、汚染が広がる可能性も出ている。

〈関連記事35面〉

土壌汚染対策法は、健康被害の防止を目的に昨年二月に施行。鉛や水銀など十六物質を特定有害物質に指定し、化学工場などの跡地で土壌調査を義務付け、鉄道跡地は対象外だが、同機構などが、一部跡地で汚染が発覚したを受け、自主的に調査していた。この結果、JR難波駅跡地では、鉛含有量の指定基準値(土壌一キあたり百五十ミリ・グラム)で、最高二十二倍に達したほか、同機構が

元に戻る

売却した米原駅近くの貨車修理工場(滋賀県)や長町駅(仙台市)の隣接地、JR西日本などが売却した鷹取車両修理工場、神戸港駅の各跡地(いずれも神戸市)でも、それぞれ基準値の最高一・六一七三倍の鉛が検出された。また、梅田北ヤード(二十四万)では、今年三月までの一部(六万)表土調査で、溶出量の基準値に対し、最高四・五倍の鉛、同七・四倍の水銀、同八倍のヒ素が検出された。鉛を含むバッテリー液や潤滑油などが土壌に漏れ続けたことを汚染原因とする梅田北ヤードで汚染が確認された土地は、今年度末にも先行売却の予定。同機構は、本格的な土壌調査に乗り出す、再開発への悪影響も懸念されている。

JR跡地汚染

駅前再開発に暗雲

有害物質続々：「なぜ」



先行売却予定地で、鉛や水銀、ヒ素による汚染が確認された梅田北ヤード(大阪市北区、本社へりから)

なぜ、鉄道跡地から有害物質が出てくるのか。新たな大阪の玄関口にと期待される「梅田北ヤード」(大阪市北区)や、大規模再開発が進行中の難波駅跡地(同市浪速区)などで七日、発覚した土壌汚染。旧国鉄時代からの「負の遺産」が、「駅前再開発」に遅れを引き起こしかねない事態だ。予想だにできなかった高濃度の鉛、北ヤードでは水銀やヒ素まで検出された。次々と確認される汚染に、関係者は「どれだけ広がるのか。どんな対策を取ったらいいいのか」と、困惑の色を深めている。

「旧型貨車の台車に使用

されていた鉛合金が、修理時の研磨で粉末となって散らばったのかもしれない。昔は、塗料にも鉛が含まれていた。旧国鉄跡地の売却を進める「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」の担当者らは、汚染原因について頭を抱える。

梅田北ヤードの汚染は、貨車検査場などの跡地だが、同機構には、鉛などが取り扱われたとの記録は一切、残されていない。「ヤードの開設は約八十年前。これだけの歴史があると、戦時中を含め、いつ、どんな形で汚染されたか、とても特定できない」

JR難波駅跡地では、昨年春に鉛汚染が判明。土壌約三万トの引き取りを民間企業に打診したものの、兵庫県内の処理地周辺住民の反対で断念。結局、近畿の自治体で作る「大阪湾広域臨海環境整備センター」が受け入れたが、撤去には約一年を要したという。

同機構西日本支社の高木良範次長は、今後の調査で、もし、北ヤードも撤去となれば数十万トの規模。撤去に時間がかかり、売却スケジュールの見直しも否定できない」と漏らす。

北ヤードは、JR大阪駅北側に広がる「都心最後の一等地」。関西経済の起爆剤として、大阪市は、先端企業を誘致し、関西の産業、文化の拠点作りを目指しており、岩本康男・同市計画調整局長は「大阪の活性化にはぜひとも必要な再開発事業で、予定通り、来春には先行売却を行ってほしい」と話している。

土壌汚染に詳しい村岡浩

爾・大阪産業大教授の話「車両の重金属が、潤滑油に混じって地面に漏れ落ちたことなどが考えられる。局部的な濃度よりも、どの程度、汚染が広がっているかが問題。きちんと調査し、住宅が商業施設か、再利用計画を踏まえようで対策を尽くすべきだ」

元に戻る

社会面

毎日新聞 2004年9月24日 3時00分

肺がん発生率：幹線道路近くの住人で高く 胃がんも

幹線道路から50メートル以内に住んでいる人は肺がんや胃がんになるリスクが高いことが、千葉県がんセンター研究局疫学研究部の三上春夫部長らの調査で分かった。男性の肺がんが1.76倍、男女の胃がんが1.68倍、それぞれ発生率が高くなっているという。29日から福岡市で開かれる日本癌(がん)学会で発表する。

三上部長らは90～94年に同県内のある市で胃、大腸、肝、子宮、乳房のがんと診断された人のうち、12時間の交通量が5000台以上の幹線道路から500メートル以内に住む528人について、幹線道路からの距離を精密に計測した。

続いて、当時の国勢調査に基づいた人口と実際の患者数から、500メートル以内に住む人のがん発生率を割り出した。これをもとに50メートル以内の発生数を予測し、実際の患者数と比べた。

この結果、予測発生数と実際の患者数は、男性の肺がんが9.64人と17人、男性の胃がんが22.01人と37人、女性の胃がんが12.54人と21人だった。幹線道路から50メートル以内に住む人はより遠くの住民よりも、発生率が男性の肺がんが1.76倍、男女の胃がんが1.68倍高いことになる。

他のがんでは、女性の肺がん2.00倍、男性の大腸がん1.32倍、女性の大腸がん1.62倍、男性の肝がん1.46倍、女性の肝がん1.19倍、乳がん0.87倍、子宮がん1.04倍 - -との結果だったが、患者数が少ないなどで統計的に意味のある数字にならなかった。

三上部長は「50メートル以内に住むがん患者の年齢は全県平均より若く、交通量の多い幹線道路特有の事情があると考えられる。自動車の排ガスに含まれる有害成分が関与しているとみられるが、胃がんでもリスクが高くなっているので、単純に吸入だけの影響ではないようだ」と話している。

【吉川学】

<http://www.mainichi-msn.co.jp/kurashi/news/20040924k0000m040159000c.html>