

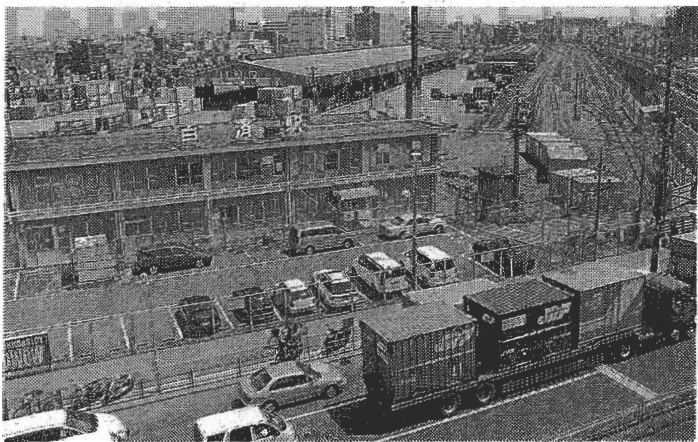
梅田貨物駅の移転

JR百済駅周辺住民の戸惑い

中

梅田貨物駅(大阪市北)設けてほしいと訴える。四年。その後、機構が〇区)の年間約二百万トンの梅田貨物駅をめぐる計六年度からの工事着工に貨物を扱う機能は、旧国画は一九八七年、同跡地について「おおむね地元町鉄吹田操車場跡地(吹田、へ)の全面移転計画から始会等の理解を得られた」(摂津両市)とJR百済駅まった。しかし、環境悪化と、大阪市などに伝えられた(大阪市東住吉、平野両を懸念した地元の声によるのは今年一月とわずか二区)にそれぞれ半分ずつって半分の移転に転換さ年のスピード決着だっ移転される。ただし、機れ、約二十年の月日をかた。

百済駅側の住民が協議の移転に伴った環境整備は、同跡地に比べて環境整備など、同跡地に比べて環境整備などの移転を鉄道建設・運輸の対応が十分ではないと較する。両者のデータを比較する。市に通知したのは二〇〇



環境整備の条件が「吹田操車場跡地に比べてひどすぎる」と住民から指摘されているJR百済駅

十七畝。そこに一日往復千台以内のトラックが入りする。約二キのコンテナトラック専用道路が新設され、高さ三メートルの音壁も造られる。緑化地帯が吹田市側で駅面積の15%、摂津市側で同7%設けられ、約二十畝のまちづくりスペースが約束されている。

一方、百済駅の駅面積は約十五畝。トラックの出入りは、現行の一日往復五百六十台を含めると千七百六十台。新設道路としては、一方通行の地下道車線を対面通行にする。緑化地帯は最大で駅面積の約3%。まちづくりスペースは〇・一畝設けられる。百済駅は同跡地に比べて約二分の一のスペースにもかかわらず、同跡地の二倍近いトラックが入りし、緑地面積は少ない、まちづくりスペースにまでは二分の一しか割り当てられていない。

「百済は犠牲者」

住民による百済貨物駅の問題対策委員会の藤原正信委員長(五十八)は「大阪市がもっとしっかりと対応してほしい」と語気を荒らしている。

しかし、中村さんは「大阪市は育和地域住民の82%に当たる反対署名に対して回答も出していない。百済地域を北ヤード開発の犠牲にしている」としか思えない」とし

「もっと協議を」

百済駅移転に反対する住民は「吹田と同様にもっと地域との協議期間を

移転先整備に格差

誠意求める 百済駅側

「吹田操車場跡地との差は歴然としており、納得のいくものではない」と言い切る。

(豊野雷鷹記者)