

梅田貨物駅の移転

JR百済駅周辺住民の戸惑い

梅田貨物駅(大阪市北区)の機能の半分を百済区)に移転する問題で、計画を進める鉄道建設・運輸施設整備支援機構は「環境に著しい支障を及ぼすものではない」としているが、移転反対の住民からは「百済駅周辺はすでに環境汚染地域。さらに負荷が加わることは容認できない」と訴える声がある。

梅田貨物駅(大阪市北区)の機能の半分を百済区)に移転する問題で、計画を進める鉄道建設・運輸施設整備支援機構は「環境に著しい支障を及ぼすものではない」としているが、移転反対の住民からは「百済駅周辺はすでに環境汚染地域。さらに負荷が加わることは容認できない」と訴える声がある。

環境汚染地域

百済駅は大阪府と奈良県を結ぶ国道25号と大阪市を南北に貫く今里筋が交差する場所にあり、その交通量から市内でも大

気汚染のレベルが高い地区。大気中の濃度は、環境省が「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持することが望ましい」環境基準(日平均値の年間98%値)について四〇一六〇ppb(ppbは十億分の一)の範囲内かそれ以下と定めている。

しかし、両線の交差点は国立環境研究所が公表

下

bに達し、〇三年に初めて六〇ppbにまで下がったというのが現状。機構側は交差点への大気の影響については、貨物関連自動車の走行ルートを決めることで「軽減できる」と説明。車両の



住民から健康被害が懸念されている百済駅周辺=今里筋

境濃度に占める比率は最大2%程度と割り出し、「今よりも環境は悪くなるが、環境基準内で影響は軽微」と結論付けている。しかし、市民団体「道路公害はいらない、梅田貨物駅の百済駅への移転反対東住吉連絡会」の吉永之事務局長(左)は「これ以上の環境負荷は受け入れられない」と強調。現行の環境基準値では小学生のぜんそく発生率が急激に高くなるなど、健康被害への影響が指摘されているためだ。

ぜんそく高率

道路公害について調査おり、大阪市の平均7%

の二倍以上、全国平均3%の五倍の数値を示す。吉永事務局長は、機構の環境調査に対し「『環境への影響が軽微』なのではなく、『健康被害が続く水準』を改めるべき」と批判。さらに移転を受け入れた大阪市は「環境を守る行政としての役割を放棄している」と厳しく断じる。

「健康被害」を懸念

増す環境負荷 市民団体反発

一方、機構は「妥当な数値」と話しており「夏には百済駅の改修工事に着工したい」としている。(豊野宙磨記者)