

# 梅田貨物駅の移転

## —J R 百済駅周辺住民の戸惑い—

上

梅田貨物駅の機能の半分を旧国鉄吹田操車場跡地（大阪府吹田、摂津両市）に移転する問題で、住民投票を求めて住民が運動するなど注目を集めているが、もう一方の移転先であるJ R 百済駅（大阪市東住吉、平野両区）周辺でも一部住民の反発は大きい。百済駅への機能移転による環境への影響は吹田操車場跡地より大きくなるにもかかわらず、地域への説明が十分ではないと反対住民は指摘しており、その現状を報告する。

（豊野宙磨記者）

### □ギャップが大

開かれた。約百三十人の地域住民「白紙撤回を求めるのが筋ではないか」との住民の協定が、計画を推進するについて議論。機構側の誠の声に拍手が沸き起こった。

同跡地への貨物駅移転らが集まり、移転問題について議論。機構側の誠の声に拍手が沸き起こった。

# 届かぬ住民の声

## 地域代表者と意思隔たりも



梅田貨物駅の移転問題をめぐって開かれた住民大会＝2月11日、大阪市東住吉区

た。

住民によってつくられた百済貨物駅問題対策委員会の中村茂司副委員長（五）は「まず住民全体に丁寧な説明を行い、移転の是非を問うべき」と強調する。

地域の理解度をめぐって反対住民と機構との間でギャップが大きい。機構側は百済駅移転に「住民説明会や地域の代表と定期的に話をし、地元から大方の理解は得た」との姿勢をみせる。

実際、地元町会役員の話によると百済駅のある青和連合町会を構成する十

九町会のうち、十四町会長が移転に理解を示しているという。しかし、反対派の五町会が三月、住民の意思を問うために全千二百五十三世帯を対象に行ったアンケート調査では、四百九十四世帯が回答し「同意すべき」が1%、「反対すべき」が41%、「計画の内容がよく分からない」が58%を占め、機構側と住民の認識に隔たりがあることを浮き彫りにした。

### □民意とは何か

移転の話は二〇〇三年七月、大阪市が地域の代表者らと話し合いの場を設けた。機構が動きだしたのは翌年一月で、大阪市に対し正式に移転を通知。二月には住民への説明会を開いた。

梅田貨物駅から百万トンを百済貨物駅に移し、車両は一日最大で往復千二百台の増加。現在の五百六十台と合わせると三倍以上の千七百六十台になるという計画だ。緑化や新設道路など同跡地に比べて整備計画は行き届いていない。

住民側は説明会の一カ月後に対策委員会を発足。機構との交渉の窓口となり、十九町会長の反対署名や青和地区住民の約82%にあたる一万余りの反対署名を大阪市長らに提出するなど活動を続けた。

その後、二〇〇四年十一月に機構は窓口と同連合町会を指定し、代表者と定期的に協議。「理解は得られた」という認識に至る。町会長ら地域の代表者の立場と住民アンケートの結果には開きがあり、反対住民からは機構の説明責任とともに地域の代表者の意思が住民の総意なのかを問う声が上がっている。

その後、二〇〇四年十一月に機構は窓口と同連合町会を指定し、代表者と定期的に協議。「理解は得られた」という認識