

基本協定から見ても…!

梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書

(貨物取扱量等)
第1条 吹田貨物ターミナル駅(仮称)(以下「吹田貨物駅」という。)における年間貨物取扱量は、コンテナ輸送とピギーバック輸送とを合わせ、100万トン以内、かつ、梅田貨物駅機能の約半分とする。

5 JR貨物は、梅田貨物駅に残る貨物については、大阪市内で取り扱うものとし、大阪貨物ターミナル駅へは移転させないものとする。なお、大阪市内での取扱いについては、鉄道公団が責任をもって大阪市等関係機関と協議し処理する。

(貨物専用道路)
第2条 鉄道公団が行う吹田貨物駅への貨物専用道路は、その道路中心線が鉄道敷地内を通ることとする。

2 吹田貨物駅に出入りする貨物関連自動車は、1日当たり往復1,000台以内とする。

(環境対策)
第3条 鉄道公団は、吹田貨物駅及び貨物専用道路の事業計画(以下「事業計画」という。)の策定に当たっては、環境対策として、吹田市の環境に係る条例、要綱等の規定及び関係する基本計画並びに摂津市の環境に係る条例等の規定とともに、環境を悪化させないような対策を講じるものとする。

(住民説明)
第6条 鉄道公団及びJR貨物は、この協定の最終後速やかに吹田貨物駅及び貨物専用道路等の事業計画について住民に説明するとともに、住民の意見を可能な限り事業計画に反映させ、円滑な合意形成に努めるものとする。

(事業着手)
第7条 鉄道公団及びJR貨物は、これまでの協議の経緯を踏まえ、この協定の内容を誠実に履行し、大阪府、吹田市及び摂津市の合意を得た上、事業に着手するものとする。

吹田操車場等跡利用対策委員会で日本共産党議員団があきらかにした問題

問題3

大阪市内の移転先(2分の1)百済駅周辺市民も「これ以上の環境悪化は反対」と白紙撤回を要求!

◆昨年2月、大阪市内への移転先とされている東住吉区の百済貨物駅周辺の住民説明会(400人参加)では「一方的な計画の押し付けは許せない」「出入りするトラックなどが1200台も増えて1日1760台にもなる航空差点の交通渋滞、大気汚染、騒音は深刻」「これ以上の環境悪化には反対」などの意見が相次ぎ、「移転計画の白紙撤回を求める」署名が住民の82%にもあたる10089筆も集まり、大阪府と鉄道・運輸支援機構にだされています。

◆吹田市でも2002年平成14年に事業者の「環境影響評価準備書」に対して、市民意見書が11014通出され、その99%が「吹田への移転計画反対」と表明されました。

◆「基本協定」では第1条で大阪市内での2分の1の移転を明記し、第3条では環境対策について「環境を悪化させない」と、また、第6条で「円滑な住民合意」を求めています。さらに、吹田市の合意がなければ事業着手できないことも第7条で明確になっています。



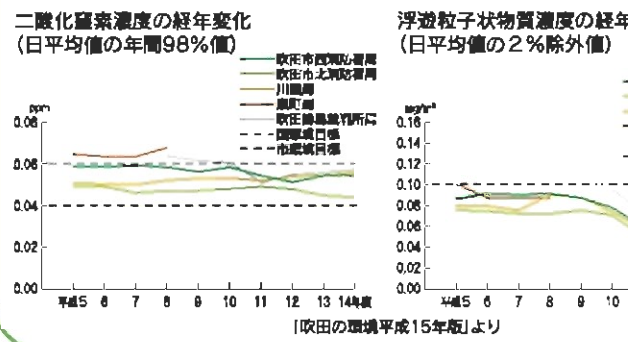
2004年12月5日「大阪民新報」 2004年10月「東南民報」(東住吉区)

問題2

「鉄道・運輸支援機構の環境影響評価書」は環境悪化をくいとする為の具体策が示せていない

<具体的やりとりの主な項目>

- 貨物専用道路の全面地下をなぜ検討しないのか
 ①JR東海道本線の安全に必要な土盛り厚さが確保できないので不可能と答弁し詳しい回答を要する。
- 環境的に情報公開すると置いているがなぜ移転事業者や梅田北ヤード売却予定者を公表しないのか
 ①現時点では各方面で迷惑がかかる、着工合意のめどがつかない時点で公表する。
- 貨物専用道路の全面地下をなぜ検討しないのか
 ①上り線路のロング化は可能な範囲で検討しているが、下りについては技術的に可能であるかどうかこれから検討する。
- 早期・夜間の貨物専用道路を開通すべき
 ①夜間の走行は必要不可欠、開通できない。
- 貨物専用道路のロング化を実施せよ
 ①上り線路のロング化は可能な範囲で検討しているが、下りについては技術的に可能であるかどうかこれから検討する。
- 貨物専用道路の全面地下をなぜ検討しないのか
 ①JR東海道本線の安全に必要な土盛り厚さが確保できないので不可能と答弁し詳しい回答を要する。
- 環境的に情報公開すると置いているがなぜ移転事業者や梅田北ヤード売却予定者を公表しないのか
 ①現時点では各方面で迷惑がかかる、着工合意のめどがつかない時点で公表する。



吹田市の環境(平成15年)より

問題1

梅田貨物駅売却、移転の大義名分が崩れる

梅田北ヤードの大型再開発の犠牲を吹田市民に押し付けるな!

◆1987年に国鉄が「分割民営化」され、梅田貨物駅を売却して債務を返済する方向が閣議で決められた。吹田操車場跡地に移転すること

◆「決定には無い当初は売却によって、貨物駅移転の経費を差し引いても債務返済にかなりの額を回せると見込んでいた。しかし、今は地価の下落で梅田北ヤード(貨物駅)の先行売却では33万円/㎡といわれている。これでは北ヤード全体でも八百億円に過ぎない。さらに、北ヤードの一括売却も困難になっていると報道され、仮に吹田と百済に移転するとしても移転事業費を引けば赤字になりかねない。これでは「梅田貨物駅を売却して旧国鉄の債務返済に充てる」という大義名分が崩れ、移転計画そのものは是非が改めて問われています。

◆いま、大阪府と経済界が北ヤードを「都市再生」「関西経済の起爆剤」と盛んに宣伝しているが、大阪市の大型開発事業はWTC、ATCなど失敗を重ね大阪市の財政はたんの要因を生み出しています。財界や大企業主導のむだな大型開発に税金を使うのをやめて、梅田貨物駅を存続させ、住民に役立つ土地利用を進めるのが自治体本来の役割です。跡地利用の吹田でもいえることです。



現地の梅田貨物駅

吹田への梅田貨物駅移転計画 これまでの経過

吹田操車場開業 1923年 (大正12年)

国鉄分割・民営化 1987年 (昭和62年)

閣議決定で梅田貨物駅売却を決める 1991年 (平成3年)

吹田市議会が「梅田貨物駅移転計画の見直し」内容を盛り込む決議を全会一致で決める 1992年 (平成4年)

吹田市議会が「吹田操車場跡跡地利用対策特別委員会」を設置 1997年 (平成9年)

国鉄清算事業団から「梅田貨物駅移転計画について」申し入れ(初めて、貨物駅を1ヶ所削減し、跡地を大規模な住宅地として正式な移転計画を吹田市に提出) 1998年 (平成10年)

吹田市議会が「吹田操車場跡跡地利用に関する要綱案」を提出 1999年 (平成11年)

梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書締結される 1999年 (平成11年)

大阪府、吹田市、摂津市、日本鉄道建設公団(JR貨物の5者) 1999年 (平成11年)

その後の市議会と、吹田市民団は「基本協定」の遵守がなければ移転計画は進められないと警告を発し、撤回を要する 1999年 (平成11年)

1999年 (平成11年) 6/12月 基本協定書に基づき住民説明会、鉄道公団が環境影響評価実施計画書を提出、市民意見書762通提出される

2000年 (平成12年) 3/30日 吹田操車場跡地の埋蔵文化財発掘調査、環境保全を実施させる準備書に基づき住民説明会11回開催

2001年 (平成13年) 12月 鉄道公団が環境影響評価準備書を提出

2002年 (平成14年) 2/13日 準備書に基づき住民説明会11回開催

2002年 (平成14年) 7月 99.9%が移転計画反対、市民意見書が11014通提出され、日本共産党と住居団体両方で政府交渉を行う

2002年 (平成14年) 11/12月 国土交通省は梅田北ヤードの売却と移転工事費を出して赤字となるような事業はしない、また住民の意見は大勢を替へ、鉄道公団本部は吹田市の合意がなければ工事着手はだめと答弁

2002年 (平成14年) 11/12月 市内3ヶ所で環境影響評価書の公開(公開)を求め、市民団体の全員が移転計画に疑問を表明し、反対の意見が圧倒的

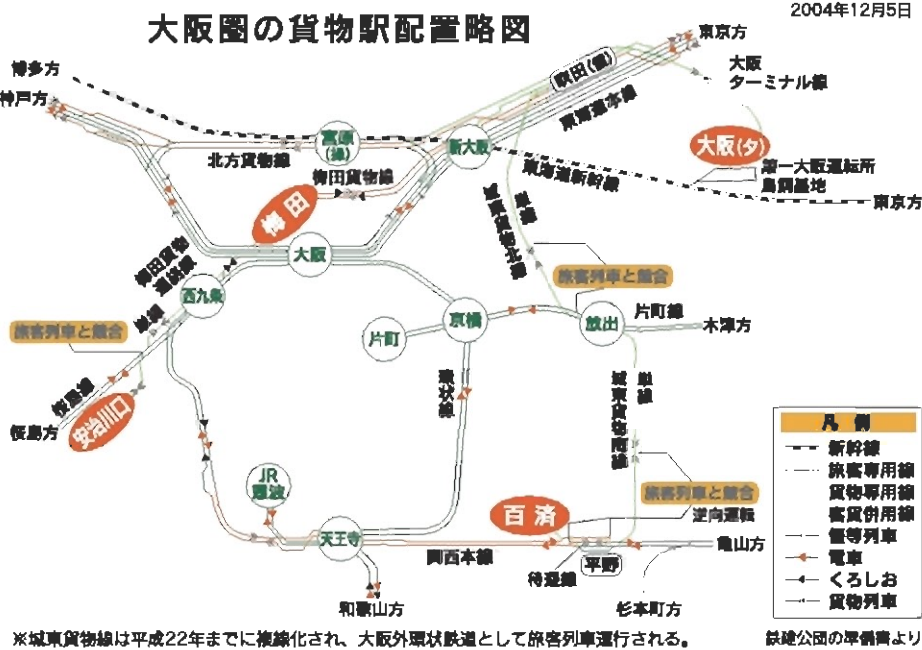
2004年 (平成16年) 1月 鉄道・運輸支援機構が移る2分の1の大阪市内への移転先を「百済駅(東住吉区)」と表明

2004年 (平成16年) 2月、百済駅周辺住民説明会では400人が参加し、移転計画の白紙撤回を求める10089筆の反対署名が大阪府と鉄道・運輸機構へ提出

2004年 (平成16年) 6月 梅田北ヤードと吹田操車場跡地から有害物質が検出

2004年 (平成16年) 11月 吹田市民団からも代表者参加し、移転計画の再検討を要する

2005年 (平成17年) 1月 特別委員会が「移転計画は梅田貨物駅移転計画の中止を主張



大阪圏の貨物駅配置略図