

平成五年四月二十三日受領  
答弁第一〇号

内閣衆質一二六第一〇号

平成五年四月二十三日

内閣総理大臣 宮澤 喜一

衆議院議長 櫻内義雄 殿

衆議院議員菅野悦子君提出吹田操車場跡地利用問題等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員菅野悦子君提出吹田操車場跡地利用問題等に関する質問に対する答弁書

一について

吹田市、大阪市等の大気汚染の実態については、大阪府下の窒素酸化物に係る固定発生源の総量規制地域における平成三年度の大気汚染状況の測定結果によれば、二酸化窒素の大気環境基準の非適合測定局は、八十一局中三十七局であった。

こうした窒素酸化物による大気汚染に対しては、従来の大気汚染防止法（昭和四十三年法律第九十七号）に基づく対策に加えて、自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成四年法律第七十号）に基づく規制等各種の対策を総合的に推進していくこととしている。

二について

大都市部における児童・生徒のアレルギー疾患及び呼吸器疾患の罹患実態の数的変化については、承知していない。

これらの疾患の発生原因については、従来、花粉症等を対象として研究を行ってきたが、平成四年度からアレルギー疾患及び呼吸器疾患の発症の主たる原因とされる食品、ハウスダスト等に関する研究を始めとして、その重症化・慢性化の原因となるストレス、大気汚染等の影響に関する研究等を総合的に行っているところである。

児童・生徒に関するアレルギー疾患及び呼吸器疾患対策としては、これらの研究を推進するほか、ぜん息に罹患して入院している二十歳未満の児童・生徒について、小児慢性特定疾患治療研究事業として、治療費の公費負担を行っている。

### 三、四及び六について

日本国有鉄道清算事業団（以下「事業団」という。）が実施した梅田駅に関する実態調査による

と、昭和六十二年十月においては、一日当たりの貨物取扱量は約五千五百トン、一日当たりの自動車交通量は約三千五百台であるのに対し、平成二年十月においては、一日当たりの貨物取扱量は約七千八百トン、一日当たりの自動車交通量は約三千二百台であった。このように貨物取扱量が増加したにもかかわらず自動車交通量が減少したのは、積載効率の向上によるものと事業団は考えている。

この調査結果から、梅田駅の貨物取扱機能の吹田操車場跡地への移転に伴い生ずる自動車交通量は、おおむね一日当たり三千数百台と事業団は推計している。

事業団においては、当該移転に伴い生ずる自動車交通問題については、重要な問題であると認識しており、当該移転に伴い生ずる自動車交通が大阪高槻京都線等既存の道路に集中することを避ける方向で慎重に検討している。

五について

汚染物質の量と健康影響との科学的な関係を基礎として設定される環境基準は、増車に伴って変化するものではない。

七及び八について

梅田駅については、昭和六十年八月に日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の総裁が廃止の意向を表明した。

昭和六十二年三月に日本国有鉄道改革法（昭和六十一年法律第八十七号）第十九条第五項に基づく運輸大臣の認可を受けた「日本国有鉄道の事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する実施計画」により、梅田駅の貨物取扱機能を吹田操車場跡地に移転することとして梅田駅の用地を事業団に帰属させたほか、鉄道事業用地として機能していたその他の国鉄用地についても多数を事業団に帰属させた。

これは、国鉄長期債務の円滑な償還を図り、国民負担を軽減する観点から、国鉄用地の個々

の区分に当たっては、使用実態だけで判断することなく、将来の業務量等を勘案しつつ、現行機能の廃止、他地区への移転等の可能性を十分に検討して、最大限用地の生み出しを図り、事業団に帰属させるという考え方に基づくものである。

梅田駅の貨物取扱機能の吹田操車場跡地への移転については、関係地方公共団体が昭和六十二年十一月に諸問題の解決を要望した際に、運輸省及び事業団から伝えた。

当該移転については、事業団において慎重に検討を進めてきているところであるが、可能な限り速やかに関係地方公共団体等の理解を得て実施するよう事業団を指導してまいりたい。

九について

御指摘の企画は、国鉄及び事業団との協議なしに作成され、かつ、発表されている。梅田駅を廃止する理由は、七及び八についてにおいて述べたとおりである。

十について

御指摘の財界の開発計画については、九についてにおいて述べたとおり、事業団は再検討を行う立場にない。

なお、事業団の長期債務の円滑な償還を図り、国民負担を軽減する観点から、梅田駅の用地の売却は必要であり、かつ、鉄道貨物輸送の効率性の観点から、貨物取扱機能の移転先としては東海道本線上に位置する等の利点を有する吹田操車場跡地が最適であると考えており、当該移転に伴う諸問題への対応、吹田操車場跡地のうちの事業団用地の活用方法等については、関係地方公共団体等の理解を得て対処するよう事業団を指導してまいりたい。

十一について

梅田駅の用地の土地利用計画の策定については、貨物取扱機能の吹田操車場跡地への移転の動向を見つつ慎重に行う必要があるが、平成元年十二月の閣議決定「日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等に関する具体的処理方針について」に従い、当該用地についても、平成九年度

までにその実質的な処分を終了するよう事業団を指導してまいりたい。

十二について

大阪駅北地区の再開発については、事業団等で検討することとしており、施行見通しについては、その検討の過程において明らかになっていくものと考えている。

十三について

梅田駅の貨物取扱機能の移転先としては、十についてにおいて述べたとおり吹田操車場跡地が最適であると考えており、当該移転に伴う諸問題への対応、吹田操車場跡地のうちの事業団用地の活用方法等については、関係地方公共団体等の理解を得て対処するよう事業団を指導してまいりたい。