

夢洲を歩く

写真上は朝日新聞 1 月 25 日の「別刷り特集」万博から。朝日新聞だけでないが、大阪のメディアの万博報道に疑問を感じる人が多い。とりわけ会場予定地の夢洲について、その実態、リスクをほとんど伝えていないのが気にかかる。



そんななかで、大阪日日新聞 1 月 16 日の標題記事に注目した。一夢洲は大阪湾の西側に位置する人工島。広さは約 390 ㌦で甲子園球場約 100 個分もある。JR 大阪駅からは直線距離で約 10 キロ。地下鉄とバスを乗り継ぐのだが、同じく人工島の咲洲を出発し北上、一度素通りして舞洲で折り返すので到着までに 1 時間以上かかる。咲洲とつながる海底トンネル「夢咲トンネル」を通過し、



最初に目にしたのは、貨物コンテナを搭載した大型トラックの渋滞だ。夢洲の東岸には、コンテナ埠頭「夢洲コンテナターミナル」があり、片側 2 車線のうち左車線は、ターミナルに入場するのを待つトラックで埋め尽くされる。島内を縦断する臨港道路は慢性的に渋滞が発生。この日も 11 分で着く予定の舞洲まで 20 分かかった。バスを運行する北港観光バスの運転手、市上憲一さん(61)は「万博工事が始まるまでに、もう 2、3 本、橋を架けてくれへんかな」と苦笑いする。

夢洲に降り立つと道路に横断歩道がないことに気付いた。行き交うのはトラックばかり。歩道がない場所も多く、停車中のトラックの脇をすり抜けるように歩く。ある企業に許可をもらい、社屋の屋上から万博予定地を眺めた。南側は万博までに埋め立てが終了しないため、水上ホテルなどが建設される。神戸の街並みや明石海峡大橋などが一望にできる抜群の景観は、海外から訪れる来場者にも好評だろう。気になったのは眼下に広がるトラックの車列。万博の建設工事が始まれば、工事車両も出入りするようになる。

同市港湾局は、舞洲と結ぶ「夢舞大橋」と臨港道路を、現在の 4 車線から 6 車線に拡幅する予定だが時期は未定。同局は「夢洲と舞洲の物流機能は大阪だけのものではない。極力影響が出ないように考える」としている。

同紙 20 日「潮騒」でも、大阪市の予算編成に関連して次のように指摘する。一コンテナターミナルがある夢洲は物流の重要拠点であり、2016 年に市が調査した夢洲に渡る 2 つのルート交通量は、1 時間に千台から 1500 台で現在はさらに増加している。吉村市長は万博開催前の IR 開業を必須とするが、オールジャパンで勝ち取った万博の成功が大前提だろう。担当部局は海上輸送にも言及したが、物流の状況との綿密な調整も必要だ。反対する市民が多く、決定したわけではない IR のために、世界との公約である万博や、産業の基盤である物流が後回しになってはならない。

(2019 年 1 月 30 日)