

万博と夢洲とアクセス

1月30日に「2025年日本国際博覧会協会」の設立総会が開かれた(写真は朝日新聞1月30日夕刊)。万博開催地の人工島・夢洲の対岸にある大阪府咲洲庁舎43階に事務所を設け、2月1日から業務を本格化する。



同日の毎日新聞夕刊によると、政府は今年12月までに、万博の開催計画を具体化した登録申請書を博覧会国際事務局(BIE、本部・パリ)に提出する考え。博覧会協会は当面、経済産業省と協力して申請書の作成や約1250億円の会場建設費に充てる寄付金集めなどに取り組む。

大阪・関西万博は課題山積であり、立ちはだかる壁は厚い。とりわけ万博会場が災害リスクの大きい夢洲であり、カジノと隣り合わせなのが大きな問題なのだ。政府の思惑通りに登録申請できるとは、愛知万博の経験からも考えにくい。毎日新聞1月31日朝刊も、アクセス面から問題を投げかけている。

リードから—2025年大阪・関西万博の会場となる「夢洲」(大阪市此花区)を巡っては、交通アクセスの面で課題が指摘されている。大阪市は開催までに地下鉄延伸や周辺の橋の拡幅などを予定しているが、現行計画だけでは深刻な混雑や渋滞を引き起こす恐れもある。また、同じ夢洲で24年の開業を目指すカジノを含む統合型リゾート(IR)が実現すれば、さらなる交通インフラの充実が求められる。

市は、万博の開催期間(25年5月3日～11月3日)中、約2800万人の来場者を想定、1日あたり最大約28万5000人を見込む。IRが開業すれば、年間約1500万人が夢洲に訪れると試算。万博への来場手段は、約6割が鉄道や臨時シャトルバスなどの公共交通機関、残りの4割が自家用車や貸し切りツアーバスなどになると予測する。夢洲へは現在、車や路線バスで「夢舞大橋」か「夢咲トンネル」を経由して訪れるしかない。会場建設費1250億円とは別に、市はIR業者にも負担を求め、540億円を投じ大阪メトロ中央線を延伸、終点のコスモスクエア駅から約3キロ先に「夢洲駅(仮称)」を新設する。夢舞、此花大橋に加え、夢洲内の幹線道路を4車線から6車線に拡幅。万博とIR予定地の外周道路も整備する。国土交通省によると、中央線のピーク時の混雑率は、森ノ宮一谷町4丁目間で144%(17年度)。本数を増やしても万博来場者だけで大混雑する可能性や、夢洲内のコンテナターミナルを往復するトラックで現在でも周辺が渋滞していると指摘された。

(2019年2月13日)