

## 夢洲アクセス 渋滞難題

写真は日本経済新聞 11 月 13 日から。大阪万博・IR 予定地の大阪湾の人工島「夢洲」アクセスに注目する。記事を抜粋して紹介する。

11 月上旬、夢洲の東側にあるコンテナ施設の搬出入ゲートに向かうと、荷物の受け渡しを待つトラックがずらりと並んでいた。

夢洲のコンテナ取扱量は大阪湾全体の 4 割近くを占め、市中心部方面とつなぐ夢舞大橋だけで 1 日に約 1 万 6 千台の車が行き来する。最も混み合う昼ごろには、夢舞大橋まで数百台にわたって車の流れが止まってしまう日もある。

府・市は夢洲への IR 誘致を目指しており、実現すれば 23 年から始まる万博の工事と並行して IR 建設が行われる可能性が高い。工事関係者は「2つの工事が同時進行すれば大混雑は必至。作業効率が落ち、万博会場も IR も完成が遅れかねない」と懸念する。

25 年 5 月開幕の万博は 11 月までの開催期間中に約 2800 万人が来場し、そのうち約 1100 万人が車を利用すると見込まれている。市は夢舞大橋などを 21 年度までに 4 車線から 6 車線に拡幅。夢洲内の一部の交差点は 24 年度までに高架にして、上が観光客、下が物流業者などと動線を分ける計画で、今年 10 月に設計を始めた。

車以外の交通手段も拡充する。24 年度までに地下鉄中央線がコスモスクエア駅（大阪市住之江区）から夢洲まで延伸する計画。20 年にも着工しようと、地盤や線路のルート調査、夢洲駅の構造設計などを進めている。市は夢洲の北端に船着き場を設ける。24 年度完成予定だが、前倒しする可能性もあるといい、市担当者は「万博などの工事に使う大型の資材は船で運ぶよう促していく」と話す。

ハード面だけでなく、ソフト面の対策も進める。市は 8 月、万博の運営主体である日本国際博覧会協会やインフラ企業などと「夢洲等まちづくり事業調整会議」を設置。工事のスケジュールを共有し、生コンクリートなど海上運搬が難しい資材を運ぶ際の通行ルートや時間帯を調整する。

5 月に夢洲に「上陸」したときは土曜日だったので、写真のような渋滞は見られなかった。夢洲では、万博と IR=カジノが隣り合わせで、その工事と開業の時期が重なる。コンテナ施設も稼働している。「夢洲まちづくり」のパブコメでも、焦点のひとつだ。

(2019 年 11 月 19 日)

