

万博 夢洲整備綱渡り

写真上は昨年末に撮った大阪湾の人工島・夢洲全景。
写真下は今年5月に撮った夢洲を埋め立てるダンプ。



毎日新聞 11月24日朝刊の「クローズアップ」に、
標題について詳しく掲載している。抜粋して紹介。



「万博、IR、大阪都、三つそろって大丈夫なのか」

「万博とIRの工事が輻輳する。会場建設も人件費や資材の高騰がある」「台風や災害が生じたら、夢洲と湾岸を結ぶ橋は一本だけだ。もつのか」一。18日午後、自民党本部で開かれた党の「万博推進本部」会議では、地元選出の国会議員から、工事や災害対応を巡って懸念の声が相次いだ。

そこには、大阪特有の事情がある。府市は万博との相乗効果を狙い、隣接地で24年度中のIR開業を目指す。松井一郎・大阪維新の会代表（大阪市長）の最重要施策「大阪都構想」の住民投票が来年秋にも確実視される中、賛成多数の場合、市の廃止、特別区への移行は25年1月と決まる。「万博を新しい自治体で迎えたい」と繰り返す松井氏。25年を目標にヒト・モノ・カネを大きく動かそうとしているが、万博前のIR全面開業は工期の観点から極めて厳しく、「工事をきょうにも始めなければいけないタイミングだ」（大阪での参入を目指すIR業者）と悲鳴が上がる。

約3年かけて地盤改良や埋め立て作業を実施。地盤が固まるのに1年を要するため、パビリオンの建設は23年度から。設計・建設に2年ばかり、上下水道や通信、鉄道などのインフラも並行して整備する必要がある。一刻の猶予もないが「想定内の突貫工事」なのが実情だ。

加えて財政面も不安を抱える。市によると、IR用地を含む夢洲開発には、今年度からの7年間で基盤整備に計約930億円を投入。うち約190億円は一般会計から支出する。市は大規模事業のリスクを管理する専門会議を設けるが、今年2月に公表した財政収支の試算では、24年度に52億円の収支不足が発生する見通しだ。

交通アクセスの課題も顕在化している。夢洲へのルートは、夢舞大橋と、地下鉄延伸用の夢咲トンネル（車は既に通行）の二つだけだ。島内にはコンテナターミナルがあり、現在でも渋滞が発生している。防災面での課題も避けられない。昨年9月の台風21号は、大阪の湾岸部に大きな被害をもたらした。市港湾局は昨年度、21号並みの台風で想定される高潮をシミュレーション。「夢洲は約11メートルと十分な高さがあり、かさ上げの必要はない」と結論づけた。しかし今年度、専門家の指摘で更に強力な「伊勢湾台風並み」で試算したところ、夢洲南岸を中心に、より広範囲で浸水被害を受ける結果が明らかになった。

課題が次々と浮かぶ中、万博開催まで6年を切った準備は正念場を迎えている。

（2019年11月29日）