

## 大阪万博のアクセスとアセス

写真は日本経済新聞 12月11日朝刊「関西経済特集」。関西の道、夢洲に通ずという大きな見出し。リードから—2025年国際博覧会（大阪・関西万博）の会場となる人工島、夢洲（ゆめしま）には期間中に2800万人もの来場者が見込まれる。統合型リゾート（IR）が同時期に開業する可能性もある。大阪市などは大きな課題とされる夢洲への交通アクセスの改善を急ピッチで進める。



大阪市はまず夢洲への幹線道路の拡充に取り組む。夢洲につながる夢舞大橋や此花大橋は21年度までに4車線から6車線に拡幅する。夢洲内の一部交差点は高架にして上を観光客、下を物流業者に動線を分けることで、交通の流れをスムーズにする計画だ。

夢洲に向かう高速道路の整備も急ぐ。市は「淀川左岸線2期」の開通を当初計画の27年から2年前倒しし、万博までに間に合わせる方針だ。すでに完成している1期と合わせて、市中心部から夢洲の最寄り出口までが直結。梅田からの高速道距離は4割短縮される。

海からの新たなルートも確保する。市は夢洲の北岸に客船ターミナルを設ける予定だ。関西国際空港や神戸空港から直接夢洲への乗り入れを可能にするほか、外国クルーズ船などを受け入れ、海の玄関口とする。24年度までの完成予定だが、IRや万博工事用の資材などを運び込む拠点として前倒しで整備する可能性もある。

鉄道では、地下鉄中央線が咲洲のコスモスクエア駅から夢洲の新駅までの約3キロを24年度までに延伸する計画がすでに決まっている。20年内の着工に向けて現在、地盤や詳細なルート調査、新駅の構造設計などを進めている。

日経の記事から、大阪の開発をめぐる具体的に動きがつかめる。経済新聞らしいが、どうも開発する側の視点よる報道に偏っている。これも日経らしいが、大阪の夢洲開発には違った見方も必要ではないか。一言でいえば「夢洲リスク」であり、空間軸と時間軸からの災害を含めた環境影響評価（アセスメント）である。

大阪湾の埋立中の人工島である夢洲は、南海トラフ巨大地震などの災害が懸念されている。万博会場の隣には、コンテナターミナルが稼働しており、IRという名のカジノも立地予定だ。それらの工事と開業が同時進行する予定だ。万博アセスが始まっているが、これらを含めたシビアな報道も期待したい。

(2019年12月20日)