

「夢洲に橋新設」結論いつ

昨日レポートした国際博覧会協会との懇談会でも問題になったが、大阪万博が抱える難題の一つに、会場予定地へのアクセスがある。写真は日本経済新聞 2 月 22 日朝刊の社会面。「協会が強く要望 市は費用に難色」などと。記事を抜粋して紹介。

市中心部から夢洲への陸上ルートは、舞洲から入る「夢舞大橋」と、咲洲から入る「夢咲トンネル」の 2 通りがある。輸送力を増強するため夢舞大橋を 4 車線から 6 車線に拡幅するほか、夢咲トンネルを使って大阪メトロ中央線を夢洲まで延伸することが決まっている。夢洲の北端に船着き場を設け、関西国際空港や神戸港などから来場者を海上輸送する態勢も整える。

ただ、BIE に提出した「登録申請書」は、会期中に約 2800 万人が来場すると想定。05 年の愛知万博の実績を踏まえ、夏休みや閉幕直前のピーク時には 1 日 28 万 5 千人が訪れると試算し、そのうち約 6 割がバスや車を利用すると見込む。

もともと夢洲の東側にはコンテナ施設があり、市中心部方面とつなぐ夢舞大橋は 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。「夢洲の渋滞が市内の幹線道路にも広がる恐れがある。2 本の橋があれば交通量を分散できる」。協会幹部は橋の必要性を強調する。

市は夢舞大橋と同程度の橋を新設する場合、約 740 億円かかると試算する。市が数百億円の負担を求められる可能性が高い。万博の会場建設費についても、人件費や建築資材の高騰などで当初計画の 1250 億円から 2～3 割上振れするとの見方が強まっており、市幹部は「万博の費用がこれ以上膨らむのは避けるべきだ」と話す。

建設期間中に工事車両が夢洲に集中する懸念もある。大阪府・市は IR の夢洲への誘致を目指しており、橋を建設するなら、万博や IR の会場建設と時期が重なる可能性がある。別の市幹部は「工事車両の渋滞が深刻化し、資材の置き場も不足する」と心配する。市によると、全長 1100 メートルある夢舞大橋の場合、設計に 1 年、工事の着手から完成まで 5 年かかった。市幹部は「工事期間を考えれば、(橋が必要か) 結論を出すタイムリミットが迫っている」と指摘する。



(2020 年 2 月 23 日)