

夢洲「橋新設見送り合意」

大阪市役所「市民情報プラザ」で作業していると、毎日 14 時発表の「報道資料」をチェックできる。3 月 31 日の「報道資料」に、翌 1 日の万博関連の会議が告知されていた。会議の結果は、日本経済新聞 4 月 1 日夕刊に詳しく紹介されていた。

大阪市は 1 日、万博の運営主体「日本国際博覧会協会」と 2025 年国際博覧会（大阪・関西万博）の会場となる人工島・夢洲と舞洲を結ぶ橋の新設を見送ることで合意した。協会は市中心部から夢洲に向かうアクセスの改善を求めていたが、市は舞洲内の一部の交差点を立体化するなどして対応できると判断した。

協会の石毛博行事務総長が 1 日、大阪市役所を訪れ、松井一郎市長と面会した。終了後、松井氏は「様々なプランの中で一番効果がある方法を協会と一緒に考えてきた。今回それがまとまった」と説明。石毛氏は「大きな課題について解決の方向に動いているのは大変ありがたい」と述べた。

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。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ほか、夢洲の北端に船着き場を建設し、関西国際空港などから来場者を輸送する態勢を整え始めている。

ただ、博覧会国際事務局(BIE、本部・パリ)に提出した「登録申請書」では、会期中に約 2820 万人が来場すると想定。協会は夏休みや閉幕直前のピーク時は午前 8 時台に従来の予想を 5 割ほど上回る 9 万人が訪れ、夢舞大橋につながる交差点「舞洲東交差点」に集中すると試算した。

協会側が試算した混雑状況を示すデータを基に、市と協会は橋の必要性について協議を重ねてきた。市は橋の新設を見送る一方で、舞洲東交差点を立体交差点にして信号を撤去することで交通の流れをスムーズにする考えを示した。

夢洲内にある物流車両の交通対策も強化する。夢洲内のコンテナ施設を利用する約 3000 台の物流車両を隣の咲洲へ移すため、咲洲内にある物流拠点を整備するほか、情報通信技術 (ICT) を活用して物流車両の交通量を分散させるなどソフト面の対策にも力を入れる。

写真下は 3 月 10 日レポートで紹介した『PORT of OSAKA』2019。道路を挟んだ上の敷地が、万博と IR という名のカジノ用地である。

(2020 年 4 月 5 日)

