

夢洲の渋滞対策

写真は朝日新聞 7 月 2 日夕刊。リードから一大阪市は 2025 年の大阪・関西万博の会場となる夢洲(同市此花区)へのアクセス強化に乗り出す。大阪府と市が誘致するカジノを含む統合型リゾート(IR)の候補地でもあり、コンテナターミナル周辺の渋滞対策が急務だ。



今後は工事車両の増加が見込まれ、渋滞を解消しないと工事にも影響しかねない。

夢洲問題は関心のあるテーマなので抜粋して紹介する。

今年 2 月、夢洲のコンテナターミナル周辺ではトラックの長い列ができていた = 午後 0 時 47 分(写真上)。コンテナの取扱量は新型コロナウイルスの影響で減り、一時は渋滞も緩和されていたが、コンテナを積んだトラックが長蛇の列をつくる光景が戻りつつある。ターミナルの営業時間は午前 8 時半～11 時半と午後 1 時～4 時半。開門を待つ多くの車両が並ぶ。

渋滞対策として、夢洲と舞洲の間に夢舞大橋のほかに、新しい橋をつくる構想もあった。万博の運営主体の日本国際博覧会協会が要望したが、市は「コストパフォーマンスが悪い」と主張。夢洲に入る前の舞洲側の交差点を立体化し、周辺の道路を拡幅することで渋滞を緩和させる考えだ。ソフト面も見直す。23 年度までには ICT(情報通信技術)を活用したコンテナ車両の事前予約制度を導入し、万博期間中は夢洲で取り扱う荷物の一部を南側の咲洲(同市住之江区)で受け入れてもらうよう調整している。交通量を 1 日 3 千台減らせると見込む。

夢洲周辺では今後、多くの工事車両も加わる。ターミナルすぐ横には万博会場予定地があり、23 年度にはパビリオン建設が始まる予定だ。IR 関連の日程はコロナの関係で不透明になっているが、誘致予定区域の埋め立て工事も進んでいる。渋滞対策が遅れると、関連工事にも影響しかねない。

博覧会協会の試算では、25 年 4 月から 10 月の万博の開催期間中の来場者は約 2820 万人。1 時間あたりの来場者は最大約 9 万人にのぼる。夢洲には現在、鉄道はなく、市などは、来場者が使えるよう大阪メトロ中央線を夢洲まで延伸させるほか、関西空港や神戸空港などから船で直接アクセスできるように夢洲北側に船着き場を設ける方針だ。

朝日新聞としては珍しい?夢洲の記事に注目した。「急げ 夢洲の渋滞対策」という見出しに象徴されるが、どういうスタンスで記事が書かれているのか疑問に感じた。渋滞は「港湾地区 共通の悩み」というが、そんな埋立中の夢洲を万博会場にすることを、どのように考えるか。それも当初は万博前のカジノ開業をめざしていた大阪府と大阪市。コロナ禍で不透明になった万博をどう考えるか。記事を読んでいて疑問が次々と。

(2020 年 7 月 4 日)