

## 関西の道、夢洲に通ず

写真は日本経済新聞 2019 年 12 月 11 日朝刊の関西経済特集。表題のように「関西の道、夢洲に通ず」と大きな見出しが並ぶ。夢洲開発を検証するために抜粋して紹介しよう。

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、外国クルーズ客船など受け入れ、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。このほか、JR 桜島線の延伸、近鉄の夢洲と奈良や伊勢志摩方面とを結ぶ直通特急を開発し運行させる方針、京阪の中之島線延伸と地下鉄の接続計画がある。

この記事から半年後、2020 年 6 月 13 日の同紙は新型コロナウイルス禍で大阪 IR が大幅に遅れ、鉄道整備計画などに大きな影響を及ぼしていると伝える。コロナ禍により夢洲開発の先行きが見えなくなった。

IR の開業が大きく遅れ、期間限定イベントである万博にあわせて鉄道会社がインフラ整備を急ぐ経営上の必要性が薄まったのも事実。関経連の松本会長は「当然影響する」とし、整備の遅れなどを懸念する。鉄道各社の業績も不安要因だ。JR 西は 20 年 3 月期の連結純利益が前の期から 13%減少。5 月末までに約 4 千億円の資金を調達するなどコロナ対応に追われた。コロナ禍が長引き、鉄道各社の経営はさらに悪化している。

大阪メトロの経営も厳しい。地下鉄延伸の IR 業者 202 億円負担も、まったく不透明に。さらなる自治体負担が懸念される。鉄道だけでなく高速道路なども、コスト上昇の構図が明らかになっている。夢洲への高速道路「淀川左岸線 2 期」工事費用が 756 億円増となり、大阪府・市の財政負担もさらに膨らむ。地元負担膨張が危惧される。

(2021 年 4 月 20 日)

