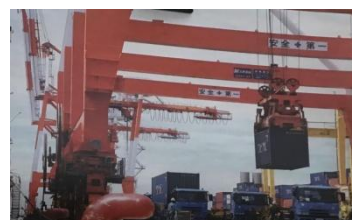


港湾関係労組との「意見交換」

夢洲懇談会の一員として、6月1日に行われた大阪の港湾関係労働組合との懇談会に参加して、多くの情報や知見を得ることができた。咲洲のコスモスクエアから、夢洲のコンテナターミナルを眺めて、大阪港の物流について考えることが多い。労組から映像を交え、巨大クレーンによる荷役作業、コンテナによる運搬などの説明を受けた。荷物があるから船が港に来るのであり、大阪港、とりわけ夢洲の物流機能をどう考えるか。

夢洲ではコンテナなどによる渋滞が問題になっているが、咲洲や舞洲も同様である。万博に向けて、コンテナ待機場所として夢洲のIR拡張用地(9ヘクタール)を活用せよと要求しているが、建設局の用地なので困難という。大阪市として、全局あげて万博に対応しているのか疑問に感じた。意見交換で指摘されたことは、大阪港運協会と大阪港湾労組が2017年12月に大阪市港湾局への「要望書」にも触れられている。それを抜粋して紹介しておきたい。



夢洲地区は現在、岸壁延長1100mの夢洲コンテナターミナルを中心に、大阪港の外内貿コンテナの40%以上にのぼる90万TEUを取扱い、大阪経済を支える重要な都市基盤としての役割を担っている。しかしながら、住之江区と此花区につながる夢洲の幹線道路は片側2車線しかなく、当初より懸念していた交通渋滞が貨物量の増加と背後地の未完成から、より深刻な事態になっている。一方、咲洲地区においても、埋め立て面積1000ヘクタールと夢洲地区の2倍の広さがあるにもかかわらず、大阪市によるポートタウンやコスモスクエア地区での住宅開発、商業施設の立地などを進めた結果、産業道路と生活道路が一緒となっているため、たびたび交通渋滞が発生し、港運事業活動に大きな支障をきたしている。

大阪港は神戸港とともに国際戦略港湾として阪神港の一翼を担っている。すでに神戸市においては六甲アイランド地区地先において、先進的な製造加工と港湾物流の複合拠点の計画が打ち出されている。夢洲地区でもこれと同様の計画が進むものと理解をし、大手港運事業者にも土地分譲を行い、阪神港として広域的・戦略的役割を果たすべき観点から注目していた。ところが突然この度のIRや万博誘致計画が打ち出され、非常に困惑している。夢洲は咲洲の半分程度の計画面積でしかなく、ここに異なる土地利用を持ち込めば、互いに干渉し合い所与の機能が実現できなくなることは、咲洲の例を見れば明らかである。

(2022年6月5日)