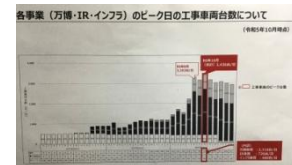


万博工事 間に合うの？

11月15日レポートでも紹介したように、14日の大阪市会・万博推進特別委員会で、公明委員が写真の資料をもとに、万博とIR、インフラの工事車両による夢洲リスクについて質疑を行った。

万博だけでなく、来年以降はIR関連の工事車両台数も急増している。稼働中のコンテナターミナル関係のトラックなどを含めると、夢洲とその周辺は相当の混雑が懸念される。



この点について、陳情書でも指摘したが、都市経済委員会と建設港湾委員会での審査・質疑に注目したい。

産経新聞12月1日朝刊の表題記事を抜粋して紹介したい。

2025年大阪・関西万博は30日で開幕まで500日となった。会場では世界最大級の本造建築物「大屋根（リング）」などの建設が進む一方、海外パビリオンの工事は始まっていない。

今後、着工ラッシュが予想される中、12月からは隣接地でカジノを含む統合型リゾート施設(IR)の工事も始まり、交通の混雑が懸念される。万博開幕に向け、地元の大阪府市などは渋滞対策や施工環境の改善に追われている。

夢洲で工事車両が出入りできるルートは、「舞洲」、「咲洲」とそれぞれつながる夢舞大橋、夢咲トンネルの1本ずつ。島内には物流拠点もあり、コンテナ船が入港すれば交通量が増える。12月中には会場隣接地でIRの土壌対策工事も始まる予定だ。

物流拠点の関係者は「会場建設が進むにつれて工事車両が増え、トラックが運び出すコンテナが滞留し始めている。工事が本格化すればどうなるのか」と不安を抱く。

市は来年10月に万博工事がピークを迎え、IRも含め1日に計3436台の工事車両が夢洲を往来すると予想。渋滞を防ぐため夢舞大橋の拡幅などを3カ月前倒しし、来年9月の完成を目指す。人工知能(AI)で交通量を管理するシステムも導入するなど対策を練るが、市議会からは「万博工事が逼迫する中でIR工事を行うのは無理がある」との声も上がる。

施工環境にも課題が残る。府市などは工事関係者の要望で、車両の出入り口や資材置き場を増やしたが、現場には電力や上下水道が届かずインフラ整備が急務だ。来年4月には、建設業界で残業時間の上限が厳しくなる「2024年問題」を控え、人手不足に伴う工事の遅れも懸念される。工事関係者は「全体的に工期が厳しくなる中、後発の工事や建築物を想定しながら車両の動線を調整することが最も難しい」と頭を悩ませる。

(2023年12月3日)