



夢洲 IR カジノ・万博開発による 自動車交通と大気汚染

神戸商船大学名誉教授 西川 榮一

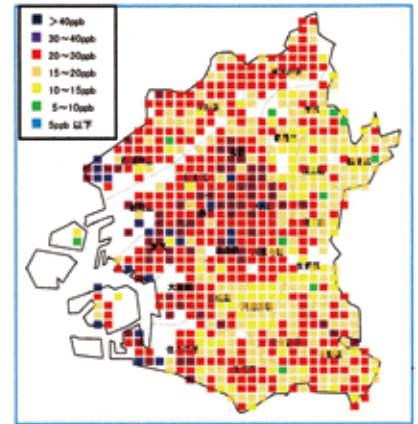
IR カジノ・万博で発生する 自動車交通

大阪府市の構想で、IR カジノは年間1,500万人、万博は3,000万人の来場者を目論んでいます。それぞれ1日平均4.1万人と16.7万人、往復ですから交通は2倍になります。構想では内陸に駐車場を設けてシャトルバスで運ぶ手段を考えてとしています。仮にすべてシャトルバス利用とすると、50人乗りバス乗車率 70%としてIR カジノで1日平均2,350台、万博で9,500台という勘定になります。大阪メトロ（地下鉄）中央線を延伸してコスモスクエア～夢洲3kmを2024年までに建設すると計画されていますから、一部は鉄道輸送されるでしょうが、それでも大量の自動車交通が生じます。来場者だけではなく、夢洲で働く人たち、物資や廃棄物の輸送も必要です。一体どれぐらいの自動車交通量になるのでしょうか。関西空港の実情データ（[ノート]）についてみると、2017年

乗客数 2,799 万人ですから IR カジノ・万博とほぼ同規模です。その実績など合わせて考えると、IR カジノ・万博で発生する自動車交通量は1日3万台、うち大型車は1万台といった規模になるのではないのでしょうか。

臨海5区に集中する 自動車交通

夢洲と内陸とつなぐ道路輸送ルートは2本のみ、1つは夢舞大橋で舞洲経由して内陸へ、2つは夢咲沈埋トンネルで咲洲経由して内陸へつながるルートです。そして臨海5区（西淀川、此花、港、大正、住之江）の高速道路や幹線道路によって関西や全国につながります。IR カジノ・万博への流通輸送は全国各地から臨海5区に集中し、そこから夢洲に向かう流れになります。このことは IR カジノ・万博によって発生する交通量に応じて臨海5区の自動車交通量が増大し、自動車排ガス汚染負荷が増大することを意味します。



大阪市の NO₂ 日平均濃度分布
（ソラダス 2016、
2016年5月19～20日）

許されない自動車排ガス 汚染負荷の増大

大阪市、とりわけ臨海5区は、かつて埋立て臨海工業や港湾開発に起因する大気汚染、自動車排ガス汚染によって激甚な公害が引き起こされ、いまま大阪市 5,682 人（2018年3月31日現在）もの公害病認定患者がぜん息などの公害病に苦しんでいる地域です。臨海5区では 1,934 人、人口比率で見ると大阪市全体の2倍以上です。大都市比較統計年表 2016 によれば、大阪市は 21大都市中最も大気汚染物質濃度が高い都市の1つです。その大阪市の中でも、臨海5区は大型車交通の割合が高く、NO₂ や PM2.5 などの自動車排ガス汚染に見舞われています。道路沿道などでは環境基準を超える汚染が続いており、現在もなお大気汚染公害は克服されておらず、汚染改善が急務となっている地域です。夢洲 IR カジノ・万博開発による汚染負荷の増大は許されません。

[ノート] 関西空港 2014 年 / 2017 年航空乗客数 2,005 万人 / 2,799 万人、空港島従業者数は 2018 年 1 月 1 日時点で 17,363 人（関西エアポート会社調べ）。鉄道関空駅乗車人数は 2017 年南海 16,688 人、JR 14,295 人。連絡橋自動車交通量は 24 時間 22,084 台、昼間 12 時間大型車混入率 32.7 %（道路交通センサス 2015）。自動車交通量は関空第 2 開通前のデータなので、乗客数に比例すると仮定すると、2017 年では 24 時間自動車交通量 30,800 台その内大型車 1 万台程度と推定される。