

I、第1章 事業計画との関連について

II、事業計画における交通アクセスの諸問題について

(動線計画)

方法書に記載の計画によると、交通アクセスへの懸念がうかがえる。夢舞大橋、此花大橋の片側2車線から3車線の拡幅で賄えるように想定されているが、現在でもコンテナ輸送車両で、週末・週初めの渋滞が懸念されている中、下記の諸点から万博開催中の大渋滞が「物流経済」に与える影響は大問題であり根本的な調査、対策が必須と考え、この対策、方針を明記すべきこと。

この対策が無ければ、国際コンテナ船舶の大阪港への寄港は敬遠されることは明白であり、大阪経済へのマイナス影響は計り知れない。

1、夢洲を結ぶ現在の交通量（2016年調査 平日の7時～19時の12時間） * 19
頁

夢咲トンネル（片側2車線）14、754台

夢舞大橋（片側2車線）12、464台

此花大橋（片側2車線）17、147台

2、万博に入場者数予測（* 5頁）

1日平均 15, 2万人 最大時 28, 5万人

3、入場者の交通手段（* 9頁） 1日平均

* 地下鉄大阪メトロ線利用 40%（平均6万人、 最大時11, 2万人）

* 観光バス・タクシー・自家用車利用 40%（平均6万人、 最大時11, 2万人）

* 空港や主要駅からシャトルバス利用 20%（平均3万人、 最大時 5, 6万人）

4、これを、道路利用の60%の入場者の車両数（単純に平均10人に1台とした）で換算すると、1日平均 9万人=9, 000台、 1日最大時 16, 8万人=16, 800台となる。

このような多量の車両が此花大橋⇄夢舞大橋、夢咲トンネルに集中する計算となり、阪神高速湾岸線にまで伸びる複合渋滞が予想される。