

万博とカジノと夢洲(2)

読売新聞の「地元」記事に注目している。昨日も紹介した11月25日社説で「万博とギャンブルを一体的に捉える姿勢は大いに疑問である」という指摘は、「カジノ万博」の問題点を鋭く突くものだ。27日夕刊の「よみうり寸評」にも目がとまった

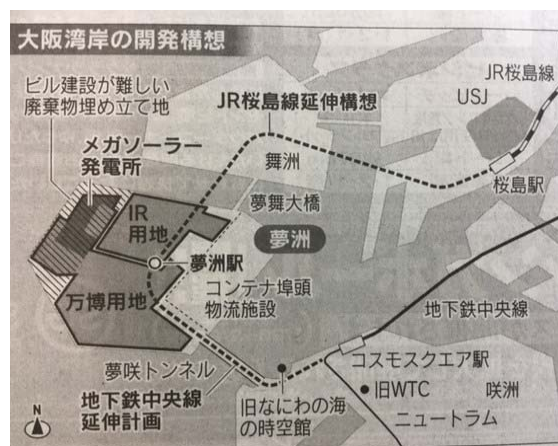
かつて大阪府と大阪市は富裕自治体に名を連ねた。税収に富み、巨大大事業を競い合ってもいる。超高層ビルの建設をめぐる、愚かしいまでの高さ競争をご記憶の方もあろう。◆バブル崩壊後、府は赤字に陥り、黒字転換までに10年を要した。いまもつづく財政難は市も同じ。超高層ビルを始め、プロジェクトの破綻処理に追われたことも共通している。◆本紙世論調査で「不安定」「停滞」の印象が1、2位を占める平成時代をのたうち回った大阪にとって、久々の慶事か。2025年万博の誘致に成功し、地元政財界が高揚感に浸っている。◆「停滞突破」の願いはわかるが、青写真を知ると浮かれてももられない。巨額の事業費もさることながら、会場の人工島へのカジノ付き統合型リゾートの誘致が構想されている。万博関連費の一部をその事業者に負担させる腹づもりらしい◆貧すれば鈍す、と言いたくはないが、「いのち輝く未来社会」を唱える万博にギャンブルは似合うまい。次代の禍根とならないか、再考のときである。

次に、日本経済新聞11月27日朝刊の「関西経済」欄から

一埋め立て事業を進めた大阪市港湾局が重視するのが土地の売却価格だ。港湾局が抱える債務は約1300億円。返済の財源はほぼ埋め立て地の売却収入で、120～140億円程度の売却が見込める夢洲が頼みの綱だ。いまのところ1平方メートル10万円程度で売却できれば採算が合うと考えている。

市は財政負担軽減のため、夢洲のアクセス強化の柱となる中央線延伸の建設費のうち、港湾局が負担する202億円(現時点の想定)をIR事業者へ転嫁する方針。ただ事業者として想定される外資系企業は建物以外に投資しない傾向があり不透明だ。

JR桜島線を6キロ延伸し、大阪駅からユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)の最寄り駅を経由し夢洲まで直結する「北ルート」計画もある。「夢洲へのアクセスを考えれば中長期的に重要な計画」(大阪市の田中清剛副市長)だが、1700億円とされる事業費の一部を港湾局が負担する予定だ。土地を高く売らなければ港湾会計が破綻しかねない。



(2018年12月4日)