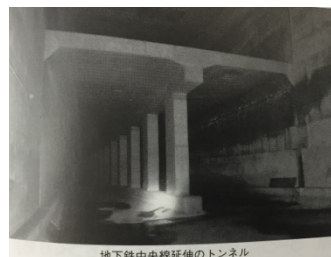


大阪メトロの夢洲延伸

図書館で久しぶりに『日経グローバル』をチェックした。多くの地域情報を仕入れることができたが、二つの「フォーカス」から、標題について紹介したい。

まず2019年2月18日号、「集客都市」実現へインフラ整備のハードルから。

交通インフラで新設が決まっているのは地下鉄中央線を3km延伸して夢洲駅を作るぐらい。夢洲一咲洲間は道路・鉄道併用の夢咲トンネル（写真）だけは建設済みで、万博に間に合う。しかし、地下鉄中央線は現在6両編成。8両に増やせるが、時間が読める地下鉄に万博来場者が集中。ただでさえ通勤・通学で混雑する朝夕は大混雑が必至だ。



地下鉄延伸事業費540億円のうち、夢洲を埋め立てた大阪市港湾局が負担する202億円は24年に開業を予定するIR事業者には負担を求める方針。港湾局は埋め立て地の売却益を財源とする独立採算事業を展開し、全盛期には市一般会計に合計200億円を融資して支援してきた。

しかし、港湾局に残された有望な埋め立て地は夢洲ぐらい。一方で債務は1300億円にのぼる。万博開催までの追加工事費954億円のうち、500億円は港湾局が負担するため、債務は増大が想定される。夢洲の約130haの土地売却で債務を返済できなければ破綻する状況で、202億円転嫁は苦肉の策だ。

こうしたインフラ未整備の背景には長く続く大阪経済の衰退や、バブル経済崩壊に伴う大阪府・市の開発事業の相次ぐ失敗で、資金負担の重い大型インフラ事業を先送りしてきたことがある。財政改善には寄与したが、万博という世界的プロジェクトがいざ実現となるや、アクセス手段の準備不足を露呈した格好だ。

7月号に、公営地下鉄としては全国で初めて「民営化」した大阪メトロ中央線の夢洲延伸について、次のように書かれている。

大阪メトロは18年12月の資料で、この延伸事業への参画を表明した。問題は事業主体に大阪メトロになるかどうかだ。地下鉄延伸は540億円の総事業費が見込まれている。トンネルは大阪市港湾局が負担して建設されるが、線路などの鉄道施設の整備費用290億円のうち210億円は鉄道事業者が負担する。

現在は大阪市の第三セクターが210億円を負担して整備し、大阪メトロが鉄道施設を借りて鉄道を運行するスキームになっているが、大阪メトロが210億円を負担して事業主体になる案も浮上している。ただ、夢洲のIRが成功するかどうか見通せないため、この問題は決着していない。今後は地下鉄延伸計画に大阪メトロが直接投資をするかどうか焦点だ。

(2019年7月18日)