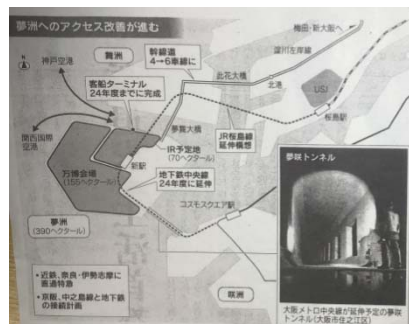


## 夢洲への地下鉄延伸

写真は12月20日にレポートした日本経済新聞11日朝刊「関西経済特集」。写真右下は大阪メトロ中央線が延伸する夢咲トンネル。夢洲への地下鉄延伸について、同紙18日朝刊「都市のチカラ大阪再起⑤」が伝えている。抜粋して紹介する。

2025年国際博覧会（大阪・関西万博）に加え、統合型リゾート（IR）を誘致するのが大阪湾の人工島、夢洲（ゆめしま）だ。大部分は雑草が生える空き地だが、IR事業の1兆円を筆頭にインフラ整備などに2200億円など巨大投資が5年間で見込まれ、一気に未来都市へ変貌する。その成長は持続できるだろうか。



現地では巨大大事業はまだ影も形もないが、インフラ計画作りは進む。柱は地下鉄中央線を東側の咲洲（さきしま）のコスモスクエア駅から夢洲まで延伸する計画。運行する大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）が直接建設すべきだとの議論があったが、この区間の鉄道事業許可を持ち、大阪市が69%出資する大阪港トランスポートシステム（OTS）が事業主体になることで決着した。事業費540億円のうちOTSが負担する最大200億円は乗り入れるメトロが20～40年かけて線路使用料として支払うため、事業費を最終負担するのはメトロだ。この投資回収のため、メトロは線路使用料を理論的には運賃に上乗せするため、運賃は割高になる。

市には苦い経験がある。OTSが大阪港駅からコスモスクエア駅まで中央線を延伸してメトロの前身の大阪市交通局が1997年に乗り入れたが、梅田—コスモスクエア駅間は480円と割高になり、咲洲開発の支障になった。市がOTSに資金投入してテコ入れし、OTSは05年に鉄道建設から事実上撤退。今回は15年ぶりの復活だ。

夢洲延伸も事業スキームは同じ。万博誘致で地下鉄整備を急ぐ必要がありOTSの事業許可活用を優先した。ただ地下鉄運賃がバスより割高になれば、万博の際にはバス増発で道路渋滞が激しくなる恐れがあり、万博後も夢洲開発に支障が出かねない。「割高な運賃は取らないでほしい」と大阪市幹部は望む。運賃設定は大きな課題だ。

メトロの投資回収は鉄道需要を増やす夢洲の成長にかかると。「万博は半年だけだが、IRは長期」と大勢はIR効果に期待するが、あるIR事業関係者は「カジノの愛好家の平均年齢は60歳代と高齢化。日本に進出する事業者も10年で投資を回収して、再投資はしないだろう」とバラ色の未来には懐疑的。IRの次の事業が欠かせない。

参考になる記事だが、夢洲の大部分が空き地というのは間違いである。夢洲ではコンテナターミナルが稼働して、物流の要として大阪経済に貢献している。

（2019年12月25日）