

夢描けぬ大阪万博新駅

写真は毎日 14 日朝刊社会面。「夢洲駅周辺整備 応募ゼロ」と大きな見出し。大阪万博と夢洲開発の今を伝える貴重な記事であり、抜粋して紹介する。

夢洲を所有する大阪市は、24 年度中に大阪Metro中央線を延伸し、新駅を建設する計画を進めている。ホームができる地下の改札付近の広場や、地上までのエレベーターや階段など、駅から会場までの関連施設（約 2000 平方メートル）は元々、協会が整備することになっていた。しかし「大阪市が万博のレガシー（遺産）として整備するのが合理的だ」（協会）との理由で市が担うこととなり、市は 4 月、事業案の内容で受注業者を決める「プロポーザル方式」で事業者を公募した。

5 月の現地見学会には複数の事業者が参加したが、7 月 5 日の受付指定日に応募はなかった。公募が不調だった場合、協会が整備を担うことになっていたが、協会は市に任せる方針を変えておらず、「市と協会の押し付け合い」（大阪市議）とも言える状況が生まれている。

さかのぼると、当初は市費を投入する案もあったが、20 年 12 月、万博の会場建設費が当初の 1.5 倍となる最大 1850 億円に膨らむことが明らかになり、民間資金の活用が求められる展開となった。

公募では民間が参入しやすいように内容が検討された。駅周辺の 2000 平方メートルの関連施設だけでは事業者にとって魅力に乏しいため、周辺の約 15 倍の広さの土地を加えて計約 3 万 3000 平方メートルを対象とし、貸し出すことにした。万博終了後に大型ショッピングセンターなどのにぎわい施設を開発できる「うまみ」を加える狙いがあった。さらに、借地料の最低額を月額 1259 万円に設定した。大阪港湾局によると、受注した事業者が駅関連施設の整備に費用負担することを考慮して、最低額が実態よりも低く設定されたという。そのため、市関係者からは「結局、市が整備費用を負担するようなもの」との指摘もある。

市があの手この手で応募を促したにもかかわらず、なぜ 1 社も手が挙がらなかったのか。関係者は「IR 誘致の不透明さが影響している」と指摘する。夢洲開発に関心を示す事業者にとって、わずか半年間の万博よりも、毎年 1500 万人の来場者が見込まれる IR への期待の方が大きいというのが実情だ。だが世界的な新型コロナウイルスの感染拡大で、大阪の IR の開業予定時期は 25 年から 20 年代後半に延期。インバウンド（訪日外国人）がかつての活況を取り戻せる保証はなく、事業全体に不透明感が漂う。

IR=カジノ頼りの大阪・関西万博の矛盾、大阪市の財政負担膨張の構図である。



(2021年7月15日)