

お祭り型公共投資と大阪・関西万博

『現代社会資本論』拙稿第2章3節のコラムは「お祭り型公共投資」である。

お祭り型公共投資とは、国家イベントに便乗した社会資本整備であり、特定の空間に公共投資を集中し、都市開発などを加速させること。「過大需要予測」により公共投資が大盤振る舞いされ、地元自治体の負担を累積的に膨張させることが多い。

1964年東京五輪、70年大阪万博では、都市基盤が急速に整備された。2005年愛知万博は当初、万博に便乗してニュータウン開発を企図したが、国内外から強い批判を浴び開発を断念した。2020年東京五輪では大規模開発に拍車をかけ、東京一極集中をさらに加速。2025年の大阪・関西万博も、大阪府市がIR(カジノを含む統合型リゾート)誘致の呼び水としている。

写真上は大阪府市、関西広域連合、関経連などの経済団体、博覧会協会が7月、政府へ提出した大阪・関西万博「関連事業に関する要望」事業箇所図。左が関西広域、右が大阪府域であり、何でもありの万博関連事業が網羅されている。これこそ万博に便乗したお祭り型公共投資である。



政府は27日、国際博覧会推進本部の会合で万博に関連するインフラ整備計画を決定した。整備計画は、大阪府や大阪市などからの要望を踏まえて策定。万博の円滑な開催や効果の向上、万博後の社会経済活動の成長基盤につながる事業をまとめた。広域的な交通インフラの整備では、関西に近い福井県内の道路整備なども盛り込んだ。関空では第1ターミナルを改修して国際線エリアのビル内面積を広げ、国際線で受け入れられる旅客者数を年間約4000万人に拡大する。会場予定地の人工島・夢洲周辺では、大阪メトロ中央線を延伸。新大阪駅と結ぶ高速道路「淀川左岸線2期」は工事を前倒しし、シャトルバスのルートとして利用する(毎日28日朝刊、写真下左も)。

写真右は万博会場周辺の主なインフラ整備計画と総事業費である(読売28日朝刊)。万博とその後のIRカジノに向けた、巨額のアクセス整備である。人口減少時代に入り、

コロナ禍というパンデミックに見舞われるなかで、成長志向の大規模開発からの転換が求められている。過大需要予測と地元負担膨張の構図に注目していきたい。コロナ禍で脆弱さを増している、足もとの経済

内容	総事業費
なにわ筋線 大阪市中心部と関空の移動の利便性向上	約3300
淀川左岸線(2期) 新大阪駅・大阪駅から会場までのシャトルバスルート	約2000
関空の機能強化 国際線エリアの床面積を25%増やし、国際線旅客数400万人を目指す	約700
大阪メトロ 対岸の人工島から夢洲に延伸させ、中央線延伸 新駅を設置	約540
夢洲大橋の拡張 4車線から6車線に拡張	約52

社会基盤の充実こそが喫緊の課題なのではないか。松井市長は今回のインフラ整備計画を「満額回答」と評価したというが、お祭り型公共投資が大阪市財政に及ぼす影響にも目を向けるべきではないか。大阪・関西万博と関連事業をチェックしていきたい。

(2021年8月30日)