

IR 開業遅れ 新たな誤算

写真は朝日 10 日朝刊、大阪・関西万博の連載「浮かぶ課題」下。関心のあるテーマなので抜粋して紹介する。

埋め立てを終えた後の夢洲をどう活用するか。10 年代に浮上した活用案が、万博とカジノを含む統合型リゾート(IR)だった。25 年 4 月から始まる万博より前に IR を開業し、万博との相乗効果で集客力を高めることで、民間企業からの交通インフラなどへの積極的な投資が期待された。

しかし、すでに誤算が生じている。コロナ禍の影響で IR の開業が当初想定した 20 年代前半から先延ばしに。半年間の期間限定の万博だけでは、十分な民間投資を呼び込むのは難しい。象徴的な出来事が今夏に起きた。大阪市は、大阪メトロ中央線の延伸で夢洲に設置される新駅の周辺施設を整備する事業者を公募。万博までに地下の改札前広場や地上への階段などをつくることと、万博終了後に新駅周辺に大型商業施設などをつくれる「特典」をセットにし、民間企業が応募しやすくした。

ところが、7月の締め切りまでに応募はゼロ。市の担当者は「施工期間に余裕がないことや、土地を返還する時の原状回復などに多額の費用がかかるとの懸念から収益見通しが立てづらかったのではないかと話す。結局、市予算で進めることになり、事業費は約 30 億円の見込みだ。大型商業施設などの整備をどうするかは未定だという。

ほかにも、奈良から夢洲に直通列車を走らせる計画だった近鉄グループホールディングス(HD)が IR の先延ばしを理由に、万博までの実現を断念。京阪 HD も、中之島線を延伸して京都と夢洲を結ぶ計画を先送りした。3 年半後に迫る万博に向けて、「アクセスが脆弱だ」(関経連の松本正義会長)との声もあがる。

大阪市が夢洲に投じた整備費は 19 年度までで約 2780 億円にのぼる。市は、夢洲の土地を民間に貸し出したりして費用を回収する計画だ。大阪府・市が約 600 億円を負担する万博が期待通りの起爆剤となり、民間投資を呼び込めるのか。それとも過去と同じように絵に描いた餅で終わるのか。まだ見通せない。

昨日も指摘したが、ここでも万博と IR カジノという大規模プロジェクトによる地元負担膨張の構図である。過去の失敗に学ばず、同じようなことを繰り返している。大阪維新の会主導の大阪府・市の「成長戦略」なるものが、いかに危ういものかがわかる。連載で気になったのは、ゴミなどで埋め立てた夢洲特有の環境問題、災害などのリスクに触れていないなど、全体的に突っ込み不足であることだ。



(2021 年 12 月 12 日)