

大阪市会議長 様

大阪・関西万博の規模縮小・コスト削減、競合する IR 工事中止を求める陳情書

[陳情趣旨]

11月14日の万博推進特別委員会を傍聴して、参考人の博覧会協会・岩田経営企画室長による会場建設費500億円上振れについての説明を聞いた。今回の巨額の上振れは、資材費や人件費の高騰など物価上昇によるものとされ、コスト削減努力も強調された。こんな説明で500億円上振れが「やむを得ない」で済まされるのか。

博覧会協会の万博開催経費に対する試算は、当初から杜撰で楽観的であると言わざるをえない。会場建設費は当初1250億円とされたが、協会の石毛事務総長は、2005年の愛知万博の面積当たりの建設費を基にしていると語っている。個別の施設ごとに詳しい試算はしておらず、想定のがさが指摘されている。2020年12月に1850億円に600億円増額されたが、その6割近くの350億円が「大屋根」(リング)建設によるものであった。大屋根は会場デザインプロデューサーの建築家が会場計画の変更を要求して採用されたものだ。

大屋根は1周2キロの「世界最大級」をうたった木造建築物である。今回、500億円もの2度目の会場建設費上振れなので、博覧会協会の担当者に350億円かかる大屋根のコスト削減について質問したが、抜本的な検討していないとのことで、正直なところ驚いた。コスト削減努力を強調するなら、会場建設費のなかで最大の建設費の大屋根をウォーター部分などを削減する抜本的な見直し検討は欠かせないのではないかと。

万博推進特別委員会で配布された夢洲への「工事車両通行ルートについて」「各事業(万博・IR・インフラ)のピーク日の工事車両台数について」という資料に注目した。各事業のピークの工事車両台数は、来年2024年10月には1日に合計3436台となっている。その内訳は万博2310台、IR726台、インフラ400台。これにコンテナターミナル関係の車両を含めると、夢洲だけでなく、此花区や港区など広範囲に深刻な渋滞を引き起こすことになるであろう。

この資料でさらに注目したのは、IR関係の工事車両が2024年8月から急増していることだ。IR推進局は来年の夏ごろからIR用地のインフラ工事に着手すると述べていたが、工事車両の急増はそれを裏付けるものである。万博予定1ヶ月前の2025年3月には、万博関連の工事車両は減っていくが、IR車両は955台になっている。万博開催時には、来場者の輸送車両とIR工事車両、それにコンテナターミナル関係の車両が夢洲などを行き交うのだ。IR工事は万博終了まで待つべきだという委員発言もあったが、万博を本当に開催したのなら、IR工事を中止ないし延期すべきではないのか。

(2023年11月21日)