

大阪湾岸（咲洲・夢洲）や関空などの開発、高速道路建設や大企業誘致では、大阪は活性化しない —— 橋下府政も破綻しつつある ——

2011年9月12日 宮原たけし

この数年の大型開発路線の破綻はいつそう明らか

1. 旧WTCと咲洲などの開発と大阪府のてこ入れ

(1) 旧WTC

- ・りんくうゲートタワービルと高さを競い、150層のビルを256層に変更。事業費1195億円・港湾・水道・建設などの大阪市の部局が入居。
- ・2003年「破綻すれば銀行借金は大阪市が肩代わり」と特別調停
- ・2009年10月、大阪市の負担は1067億円（出資金・貸付金など271億円、市の入居賃料336億円、銀行借金肩代わり424億円、WTCからの移転費用36億円）
- ・大阪府が旧WTC買収を府議会で可決後、事務所、店舗とも3割以上減。買収時の一昨年10月には平松市長が大阪府議会に来て、「（咲洲は）関西の宝石箱」と橋下・平松両氏の共同コメント

	平成21(09)年12月	平成23(11)年6月
事務所	16カ所	13カ所
面積	5,091㎡	3,484㎡

(面積は、小数点以下四捨五入。なお、市職労、市従労の事務所2カ所含む。敷金なし、賃料のみ)

	平成21(09)年12月	平成23(11)年6月
店舗	27カ所	15カ所
面積	9,906㎡	6,918㎡

(面積は、小数点以下四捨五入。なお、近畿労金含む)

- ・関西経済3団体も旧WTCへの事務所移転や支所設置を拒否
- ・府買収後、実質的進出企業なし
- ・3.11震災で、第2庁舎、震度3で、片側最大1.3層揺れ、10分間続く。当面の補強工事14億円。さらに中階層で免震にした場合、130億円以上使っても片側約2.2層揺れる。

(2) A T C

- ・アジア貿易の拠点として事業費1465億円で建設。しかし、計画した輸出入会社の入居は、ごく少数に止まったために、大阪市が各局の事業フロアとして床を借り上げ、経営貸付をし、補助金を出すなど606億円を投じて支援。
- ・2003年にWTCと同様の特定調停。調停時の借金残は401億円。今後も大阪市は港湾・水道局・建設局などをWTCから引っ越しさせて経営を支援する。

(3) 咲洲・夢洲への工場誘致

- ・プラズマディスプレイの旭ガラスやリチウム電池のパナソニックが住之江区に工場を建設したが、いずれも関西電力発電所跡地など工業用水等のインフラがあるか近いところ。咲洲や夢洲には元々工場用地は予定されていない。
- ・なお、旭ガラスは313億円の投資計画で進出しながら1期133億円で投資を打ち切っている。

(4) スーパー中樞港

- ・5万トン以上のコンテナ船に必要なとして夢洲に深さ15～16mの埠頭を3つ建設し、2009年10月に供用開始。
- ・延長1100m、奥行き500m、建設費780億円。南港のR岸壁やコンテナ埠頭のC6、C7の船を夢洲に移動させたが、5万トン以上は週1便程度しか入っていない。
- ・その大型船が、今、支障なく入港しているのに、夢洲の埠頭にいたる主航路の水深をこれまでの14mから15mに浚渫する工事に着手している（事業費58億円）。

2. 大手前・森之宮

(1) 橋下知事就任後に行われた府庁と府庁周辺の府有地の鑑定書

8割以上の土地を大口投資家、ファンド、外資、ゼネコン等の需要があると計画

大阪府が、1㎡97万円で売却可能とする根拠になっている鑑定書の「調査報告書」(平成20年3月28日付)による各対象地の需要特性の意味するもの

1. 14対象地について

対象地・面積	需要特性
①号地 22,900㎡	ファンド、外資系企業含大口投資家
②号地 8,800㎡	大口投資家を中心に
③号地 15,100㎡	大口投資家を中心に
④号地 20,000㎡	マンション、事務所ビルなど分割
⑤号地 3,900㎡	中規模事務所を前提に投資家
⑥号地 2,700㎡	地元不動産業者、投資家、ファンド
⑦号地 60㎡	小規模の店舗、事務所
⑧号地 2,200㎡	地元不動産業者、ゼネコン、投資家
⑨号地 10,000㎡	大口投資家、ファンド、ゼネコン等
⑩号地 19,600㎡	大口投資家、外資、ファンド等
⑪号地 600㎡	ファンド、企業、地元不動産業者、ゼネコン等
⑫号地 10,000㎡	資本力を有する企業、ファンド、外資等
⑬号地 6,500㎡	不動産業者、ゼネコン、ファンド等
⑭号地 8,000㎡	資本力を有する大口投資家、ファンド、外資等
計 130,360㎡	

2. 大口投資家、ファンド、外資等、ゼネコンの需要があると意見がある土地

割合	面積	対象地
81.6%	106,400㎡	①②③⑥⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭の11カ所

(2) 大手前・森之宮地区でも進出希望企業はなし

3. 高速道路や高速地下鉄、人口減少時代にムダでは

(1) 阪神高速道路の利用台数

—— 道路の距離は伸びたが、1日利用台数は減っている。

- ・ 1998年(221km) 95万2千台 → 2009年(242km) 86万1千台
- ・ 昨年度までの大阪府の出資金約972億円、街路事業名目での府負担約252億円
- ・ 阪神高速道路淀川左岸線延伸部 3500億円とも言われる。時間短縮わからず。

4. 関空は、なにわ筋線やリニアで活性化しないと思う

(1) 関空の現状

関西国際空港における航空需要予測(参考)

		実績値	推計値(暫定値)		年平均伸び率	
		2005	2012	2017	2005~2012	2012~2017
国内旅客数	近畿ブロック	2,320万人	2,510万人	2,620万人	1.1%	0.9%
	うち関西国際空港	490万人	590万人	620万人	2.6%	1.0%
国際旅客数	関西国際空港	1,110万人	1,530万人	1,790万人	4.6%	3.2%
国際貨物量	関西国際空港	80万トン	101万トン	128万トン	3.4%	4.7%
関西国際空港発着回数		11.1万回	14.8万回	16.0万回	4.2%	1.6%

便数制約 [羽田・成田]羽田国内37.7万回/年、成田国内2万回/年、国際(成田+羽田)24.5万回/年
 [伊丹]ジェット200回/日、プロペラ170回/日 [神戸]2万回/年
 H19.2.22 国土交通省 交通政策審議会 第6回航空分科会 資料抜粋

・関西空港2期工事 飛行機の発着回数は2007年17万8千回(7空整・1996年)、実績は2007年12万9843回(2007年2月には、2017年16万回と下方修正)、2012年14万8千回、2017年09年10万8672回、10年10万6873回と低迷。

・すでに大阪府1200億円以上、大阪市600億円以上の無利子貸付と出資。

- ・有利子の借金は1兆円を越す。

(2) なにわ筋線

1900億円～3900億円。いろいろなケースがあるが、梅田から関空に行くのに7分しか短縮できないケースもある。

(3) りんくうタウン

・利益を関空建設に回すとして、約5700億円をつぎ込んだが破綻。一般会計からの繰り入れ、府民の負担は今までで2403億円（府立大学、警察学校など時価より42億円高値で用地を購入）、銀行は昨年度までで1232億円の利息収入。今後約500億円の利息収入。

・りんくうゲートタワービル（256[㎡]） 建設費659億円、2005年に外資系企業に44億円で売却。府負担255億円+37億円。ゲートタワーホテルも破綻処理。

5. 大阪府が誘致した大企業5社の雇用状況

(1) シャープ関連とパナソニックへの大阪府の立地促進補助金

- ・302億円（22年度末までの執行額、79億8479万円）

(2) 少ない新規雇用

・新規採用の正社員180人、新規採用のパート36人。公式には正社員1812人、パートアルバイト560人というが、9割以上は内部の移動。