

## 脆弱な関西空港

近畿地方を直撃した台風 21 号は、大阪市内でも猛威を振るった。写真は台風の翌日、9 月 5 日の朝日新聞朝刊 1 面。「台風 関空冠水」と大きな見出し。3 面では「海上空港の弱さ露呈」と伝える。

関西空港は、2 本ある滑走路のうち第 1 ターミナルビル南側にある第 1 滑走路（全長約 3500 ㍎）が全面的に浸水した。国土交通省などによると、滑走路は海面から高さ 5 ㍎地点にあるが、最大 50 ㍎冠水した。

関空島は大阪湾の泉州沖約 5 ㍎の海上に造成された。運営会社の関西エアポートによると、地盤沈下はいまも続き、94 年の開港以来、昨年までに約 3~4 ㍎沈んでいる。2004 年には台風による高潮と高波で護岸が崩れ、浸水被害が出たこともあった。さらに、関空と対岸を結ぶ関空連絡橋も通行止めになった。連絡橋は全長 3.75 ㍎。片側 3 車線の高速道路の下に JR や南海電鉄が通る線路が敷設された二重構造で、空港開港と同時に供用が始まった。タンカーの衝突で橋桁が大きくくずれた。



「関空冠水」の現実を目の当たりにして、久しぶりに写真の『国際化への空港構想—検証・「臨空都市」の地域再生論』を手にとった。本書は 1993 年 6 月に大月書店から刊行された。いまから 25 年も前であるが、思い出に残る一冊である。遠藤宏一さん、森靖雄さんとともに、私も編者の一人である。「へんじゃ？」と思われるかもしれないが、本書刊行のベースとなった「中部新空港問題研究会」、略称「空港研」の事務局を長らく務めていた。



1991 年 8 月末、関西新空港建設地の現地視察に出かけた。あいにくの土砂降りの雨のため、対岸部からは建設現場はほとんど見えなかった。翌朝、高台から建設工事現場を眺め、泉州沖の巨大な埋立地を実感した。それから 3 年後の 1994 年 9 月 4 日に関空は開港した。それから 24 年後の開港記念の日に、関空は「くしくも」冠水した。

本書のなかで関空について次のような指摘がある。— 新空港建設中の海域は、水深約 18~20 メートル、海底には厚さ約 20 メートルの沖積粘土層とよばれる軟弱な地層があり、その下に 10 メートルくらいの砂と礫の層がつづく。……こんなところを不用意に埋め立てようとすれば、地盤が沈下しつづけ、空港島どころでなくなる。そればかりか、不等（または不同）沈下のため、上物の施工に支障をきたす恐れがあるし、地震のさいには地盤の液化化によって被害を拡大する場合がある。このような空港計画を、ある土質工学の権威は「豆腐の上の金塊」と評したが、まさに言い得て妙である。

(2018 年 9 月 10 日)