

「国土強靱化」と関西空港

「国土強靱化」政策や予算について調べている。スクラップしていた記事をチェックして、朝日新聞 2018 年 10 月 4 日朝刊に注目。台風 21 号で関西空港が冠水し、大きな被害を受け、「関空の安全 誰が守る」と題した記事である。抜粋して紹介する。

関空は 2016 年 4 月、運営権が、国が 100% 出資する新関西国際空港会社から関西エアポートに移り「民営化」した。国は、所有は続けるものの、売却収入によって建設時の債務を一掃するめどが立った。民営化後は、直接の安全管理や対策、航空会社との交渉は、すべて関空エアポートが担うことになった。だが、地震や津波などの「不可抗力」への備えまで責任があるのか。関西エアポートの歯切れは悪い。今回の混乱の原因に、関空エアポート内のガバナンス（企業統治）の問題を指摘する関係者もいる。同社の筆頭株主は、オリックスと仏空港運営大手のバンシ・エアポートで、株式を 4 割ずつ持つ。

ところが両社は、民営化直後からぎくしゃくした。とくに、空港の保守・管理についてはバンシに任せるという「不可侵条約」（オリックス幹部）があるという。今回の危機では、国交省の指示が、オリックス出身の山谷社長に日本語で出て、直接指揮を執った。これに、バンシ側の責任者であるエマヌエル・ムノン

ト副社長が不満を募らせ、現場の鈍い動きにつながっていると、関係者は指摘する。

国内ではすでに、仙台と高松空港が民営化。新千歳など北海道内の 7 空港、広島、福岡なども、民営化に向けた準備を進めている。今後、民間企業として利益を追求しつつ、どう安全を確保する体制を整えるか。事前に答えを示すことが、運営者の条件になる。

日経新聞 9 月 6 日朝刊「海上空港もろさ露呈」から一関空が開港したのは、1994 年。沖合約 5 キロに全長 3500 メートルの A 滑走路と、4000 メートルの B 滑走路の 2 つがあり、24 時間離着陸できる。開港当初から、指摘されていた関空の構造上の弱点の一つは、軟らかい地盤だ。水深 18 メートルの地盤に造られており、1 期島は通算で約 3.4 メートル沈み、今も年間約 6 ミリのペースで沈下している。今回も 1 期島にある A 滑走路が水をかぶった。

関空では 04 年にも台風による高潮と高波の影響で道路がえぐられる被害が発生。河田恵昭・関西大特任教授（防災学）は「毎年、地盤沈下しており、滑走路はかさ上げできない。南海トラフ地震での津波が押し寄せれば水没する可能性は大きい」と指摘する。

（2019 年 5 月 20 日）

