

2018年(平成30年)10月26日(金曜日)

■台風の浸水被害、広がった混乱

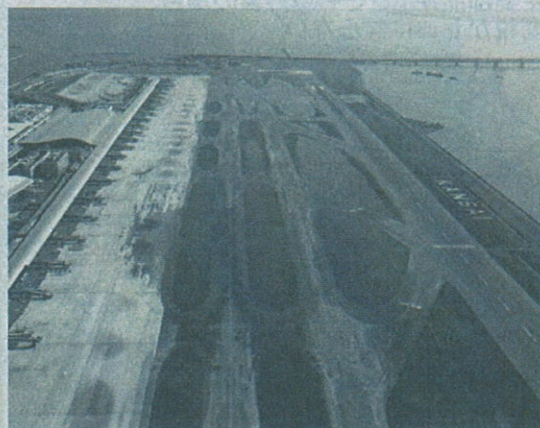
9月の台風21号で一時閉鎖に追い込まれた関西国際空港。空港機能はほぼ平常に戻ったが、国土交通省や運営会社の関西エアポートなどによる災害の検証はこれから。混乱が広がった原因を探ると、公共施設の運営を民間に委ねるコンセッション方式ゆえの責任の曖昧さと、海上空港としての危機管理の軽視が浮かび上がる。関空問題は全国の空港にとっても人ごとではない。

店子の関西エア

「私たちが空港の設計をしたわけではない。運営権取得時に防潮堤で災害を防げるとの説明を受けていた」。台風後の混乱のさなか、空港の防災体制の不備を問われた関西エアの山谷佳之社長からは思わずこんな言葉が漏れた。

関空は運営権を民間に売却するコンセッション

関空、公設民営に教訓



関空は台風21号の影響による高潮で浸水し、連絡橋(右奥)も被害を受けた(9月5日)

方式を全国の空港として社の中で結んだ運営権実初めて2016年4月に施契約書には災害時の空導入了。運営を担う関港機能の回復をどちらが西エアはオリックスと仏担うか明記していない。バンシ・エアポートなど面には関西エアビルや滑走路を持つ政府だった。対応の遅さや情全額出資の新関西国際空港開示の姿勢などに航空港会社が大家で、関西エ会社から不満が噴出。国アは店子(たな)の関交省が復旧計画を発表し係にある。

災害対応 責任あいまい

象を与えた。関係者の批判は関西エアに集中した。10月上旬、災害後1カ月で記者会見した山谷社長は「台風21号を真摯に受け止め、空港内の連携強化を実行したい」とと神妙な発言を繰り返した。コンセッションに詳しい関西学院大学経済学部の野村宗訓教授は「自然災害やテロなど全てのリスクを明文化するのは難しいが、何が起こった場合にどちらがインシアチブを取って対応するかを決めておくことはきわめて重要」と指摘する。

海上空港としての危機管理にも甘さが目立つた。関空は1994年の開港から3、4段も地盤が沈下しており、防潮堤をかさ上げすることで津波・高潮対策をしてきた。最近では防潮堤の内側に防潮壁も設け、「50年に1度に相当する」津波にも耐えられるとした。

真相深層

だが防潮堤や防潮壁のみに頼る対策は、一度高潮が乗り越えてしまつと無力だった。台風21号の高潮では第1ターミナルビルの地下に海水が流れ込み、電気設備が浸水して停電。一時空港閉鎖に追い込まれた。

早稲田大学の柴山知也教授(海岸工学)は「護岸だけで水が入ってこないという前提を捨て、浸水しても被害を最小限に抑える対策を取るべきだ」と指摘する。

過去に伊丹でも国内空港がこうした事態に追い込まれたのは今回が初めてではない。94年には局地的な集中豪雨に襲われた伊丹空港で、今回と同様にターミナルビルの地下に大量の雨水が流れ込んで電源が水没。翌日の発着が終始マヒした。この結果、伊丹は電源施設のかさ上げなどの対策を取った。

関西エアが関空と伊丹の運営を引き継いだのは16年4月。山谷社長は「94年の事実は把握している」と話す。伊丹の事例を深刻に受け止めた形跡はない。過去の教訓を生かせなかった理由について、山谷社長は「不思議ですね」と話すが、関空は「国内に海上空港は関空を含め5つある。国土が狭く、騒音が社会問題化した都市部では空港を海上に頼らざるを得ないが、災害対策などに統一した基準はなく、各空港でばらばらだ」。

(阿曾村雄太、岡田江美)