経営統合後の関空

止まらぬ沈下 不透明な将来

橋下・維新の目玉政策「観光ハブ化」できるのか

1994年の開港以来19年が経過した関西空港（関空）。昨年、大阪（伊丹）空港と経営統合した新会社が発足し、橋下・維新の会は「大阪都」構想で実現する「成長戦略」の目玉に「関空観光ハブ化」を挙げています。その関空でいま何が起きているのか。見過ごすことのできない重大問題が、大阪市議会での日本共産党の質問で浮き彫りになっています。

共産党の質問で問題浮き彫り

寺戸月美議員

すでにそれを超えており、07年から6年間は毎年7㌢ずつ沈んでいます（グラフ2）。昨年7月に発足した新関空会社は「通常の維持管理を行うことで空港運営上の支障はない」と説明、橋下徹大阪市長や市当局もそう繰り返してきました。

関空の埋立地は、海面に近い沖積層については沈下を人工的に早める地盤改良が行われ沈下はほぼ収束し、現在沈下が続いているのは、より深い洪積層とされています。

15日の大阪市議会計画消防委員会で日本共産党の寺戸月美議員は、「いつかは沈下が止まると言っていたのが、毎年7㌢ずつ沈み続けている。関空会社は最終的にどうなるという説明ができない。大きく予想を超える沈下量ではないのか」とただしました。

年7㌢の沈下が現在も続く

一つは海上空港ゆえに避けられない関空の地盤沈下問題です。1期島は昨年12月の実測で12㍍92㌢まで沈下（グラフ1）。関空会社はこれまで、開港50年後に最大12㍍50㌢で沈下は止まると予測（04年）していましたが、

新関西空港会社

昨年5月に成立した関空と大阪（伊丹）両空港の統合法に基づき、同年7月1日に発足しました。大阪空港の滑走路と土地を現物出資し、関空のビルと滑走路を合わせて国が100％出資する新会社を設立。旧関空会社は「土地保有会社」となって新会社に土地を貸し付け、毎年3～400億円の地代を受け取るという「上下分離方式」による統合です。

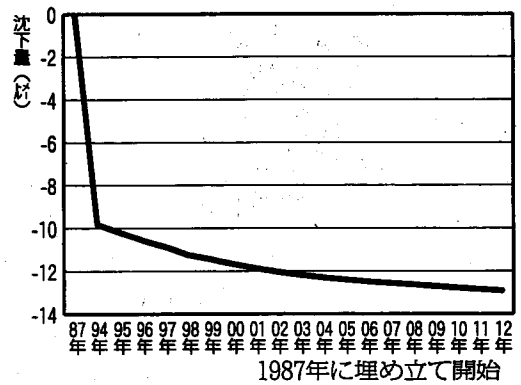
旧関空会社が抱える1兆3千億円もの巨額債務を返済し、収支改善を図ることに狙いがありますが、新会社の運営権は将来民間に売却する（コンセッション方式）計画。日本共産党は「国民の共有財産を民間企業のもうけや利潤獲得のために利用するもの」「空港の安全性や公共性を確保する国の責任をあいまいにするもの」と統合法案に反対しました。

地震や津波の災害に備えよ

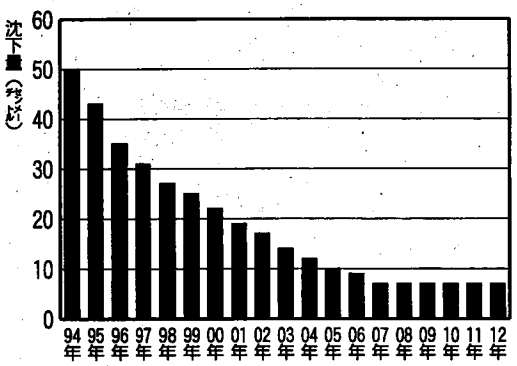
市当局は「年間数㌢まで落ち着いている。抜本対策を講じ、通常の維持管理をすれば空港運営に支障はない」との答弁に終始。これに対し寺戸議員は、空港の計画時点で沈まないと考えられていた洪積層が沈下していると、地質研究者が一致して認めていると指摘しました。

さらに燃料タンクのある区域の地盤高は一番低い36㌢しかないことから、「ほとんど海抜0㍍の状態。止水壁があるから大丈夫と言うが、地震で壊れ、津波や高潮で水位が上昇すれば、タンクが壊れる可能性もある」と指摘。関西大学社会安全学部の河田惠昭教授が、南海トラフ巨大地震で関空が1㍍水没するという分析を行っていることなども示し、「何も起こらないと楽観して突き進むのではなく、研究を深めるべき」と求めました。

グラフ1）関空1期島の地盤沈下



グラフ2）年間の沈下量の推移



関空2期島の第2ターミナルビル。格安航空会社（LCC）のピーチが就航していますが、経費削減のためビルは平屋のプレハブ構造。ビルと飛行機の間を乗客は徒歩で移動します

目先の経営に精一杯なのに

大阪市はこれまで関空会社に出資金と無利子貸付金で約700億円の税金を投入。その返済は土地保有会社に引き継がれていますが、大阪市議会で日本共産党は関空と大阪両空港の統合前から、土地保有会社の経営の厳しさから、確実に返済される見込みがあるのかと追及してきました。

土地保有会社は2059年度末までに債務を償還するとしていますが、市の貸付金の償還期限は2038年まで。寺戸議員は返済の見込みと同時に、新会社が負債を抱えたまま民間に運営権を売却（コンセッション）できるのかとただしたのに対し、市当局は「予定どおり着実に返済される。関空はLCC（格安航空会社）効果で発着回数、旅客数も前年を上回り、統合により順調な滑り出し」と答弁しました。

寺戸議員は、将来は廃止する大阪空港のターミナルビル整備に100億円かける一方、橋下市長が関空リニアなどを打ち出すなど支離滅裂だと批判。LCC誘致だけでは国際空港と位置付けるには不十分だと指摘し、「関空会社は目の前の経営に精一杯。空港島の沈下や防災も不透明なのが実態。700億円の税金を投入し、『戦略インフラ』と言うなら、もっとシビアに関空をとらえるべき」と主張しました。