２２日付 総一１０版　◎総一・道標はこ
CC08042100000009　箱組　校正回数＝６９　２００９年１１月２０日１１時２４分３１秒 １２７倍　０×２７行　０

道標

羽田の国際ハブ化

未来志向の再編必要

山内　直人
大阪大国際公共政策研究科教授

前原誠司国土交通相の、羽田空港の国際ハブ（拠点）空港化構想には大きな反響があった。海外と国内を合わせて年間１００回以上飛行機に乗る私としては、空港政策には無関心でいられない。今回は、飛行機のヘビー・ユーザーとして私見を述べてみたい。

海外によく行く人なら誰しも、羽田から自由に海外に行けたらどんなに便利なことかと思うはずだ。羽田は国内最大のハブ空港で全国の地方空港から路線が集まるから、これまで羽田でいったん降りて成田まで地上を移動しなければならなかった地方からの海外旅行者にとって、羽田の国際ハブ空港化で利便性は飛躍的に高まる。

国際ハブ空港の地位を着々と固める韓国・仁川国際空港。３本の滑走路を持ち、日本からだけでもざっと30の空港から定期便が飛んでいる。航空路線図を見ると、まさに自転車のハブ（車軸）とスポークのように仁川とアジアの各地が放射線状に結ばれ、近隣諸国から集められた旅客が欧米行きの長距離路線に簡単に乗り継ぐことができるようになっている。

かたや慢性財政難にあえぐ関西国際空港。２本の滑走路を持ち、24時間空港を標榜するも、ここ数年で発着便数がかなり減った。夕方の混雑時を過ぎると行き交う旅客もまばらでとても寂しくなる。香港やシンガポールの国際空港が真夜中でも頻繁に発着する便で賑わっているのとは大違いである。

羽田が本当に国際化すれば関空の一層の地盤沈下は避けがたい。橋下徹大阪府知事は伊丹空港を廃止せよというが、伊丹―羽田間には１日およそ30往復の便があり、伊丹から羽田経由で海外に行くのもずっと容易になる。

今後の空港政策を考えるとき、大きな障害になるのが、闘争で血が流れたから成田を死守しなければならないとか、埋め立てに莫大な税金が投入されたから関空をもり立てなければならないといった後ろ向きの理屈だ。森田健作千葉県知事が何と言おうが、空港を選ぶ旅客や航空会社は、そのような事情にはほとんど関心を示さない。

ふるさと伝言

一度投下されて回収ができない費用はサンクコスト（埋没費用）と呼ばれ、経済学は、将来にわたる意思決定にサンクコストを考慮すべきでないと教える。過去に莫大な資金を投入したとしても、埋没した費用なら嘆いてみてもしかたがない。

日本の空港政策には、未来志向の大胆な再整理が必要ではないか。たとえば、アジアとの近距離路線は、伊丹空港と神戸空港に集約し、国際長距離路線は、羽田空港と成田空港に集中する。さらに、関空の２本の滑走路のうち１本を閉鎖し、カジノやレジャーランドに転用するというのはどうか。空港島全体を特別法により出島か租界のようにして、残り１本の滑走路を使って国際チャーター便で観光客を誘致し、収益を上げるという趣向である。

荒唐無稽に思われるかもしれないが、日本をアジアのゲートウェイにしようと思ったら、過去のしがらみにとらわれない大胆な空港再編プランで巻き返すしかないと思う。

（やまうち・なおと、松山市出身）

転載許可番号
G20081201-00267