



前原国土交通大臣が、先月十二日、羽田をハブ空港、つまり国際的な拠点空港として優先的に整備したいと発言したことから、関係者の間で蜂の巣をつついたような騒ぎとなりました。そこで、今回は、成田・羽田・関空という日本を代表する三つの空港を対象に、迷走する日本の空港行政について考えます。

まず、成田空港ですが、二本ある滑走路の内、東側の滑走路を今より三百二十m伸ばして二千五百mにしました。そして、十月二十二日から利用が始まりました。

これによって、大型機も利用できるとともに、年間の飛行回数が増えます。現在、三十九の国や地域が乗り入れを希望しており、来年三月以降、ドバイ、アブダビ、カルガリ、ストックホルムなど七つの路線が新たに運行される予定です。

また、これとは別に、平行している二本の滑走路で同時並行で離発着できるかどうかの検討に入っており、この方法が可能かどうか年内に結論を出す予定です。新しい方法が使えれば、年間三十万回利用できることになり、成田も内外の航空会社の要望には応じることが出来ることになりそうです。というわけで、順調にいけば、一九七八年に開港して以来三十年余りたつて、ようやく、利用回数の制限という足かせがとれる形となります。

成田の延長した滑走路供用に冷や水を浴びせる形となったのが、冒頭触れた前原大臣の羽田をハブ空港にしたいという発言でした。

ハブというのは、自転車の車輪の中心部で、そこからスポークという金属が放射状に広がってタイヤを支えます。つまり、外国から地域の中心となる飛行場にやってきて、そこで乗り換えてあちこちに旅行するというイメージで、航空ネットワークの拠点ということになります。羽田は、国内各地の飛行場とながっており、国際線が増えれば、地方から外国に行くとき成田まで行かなくても羽田経由で出かけることができるから、その意味では便利です。この発言について、利用者からは便利に

迷走する空港行政

なるという好意的な反応が目立ちました。しかし、話はそんなに簡単ではなく、私はこの発言を聞いて、今の時点で前原さんがあえて羽田を優先的に整備すると言った真意を訝しく思いました。

というのは、成田と羽田の棲み分けについては、去年、議論の上、関係者の間でようやく合意したばかりだからです。羽田空港では、今四本目の滑走路を建設しており、来年の十月から使う計画です。こうした事態を踏まえ、これまで「国際線は成田、国内線は羽田」と厳格に分けていたのを改め、羽田にも国際線を飛ばして双方で一体運用を進めることになりました。羽田の工事が完成すると、昼間の発着枠は今の年間三十万回から当面五万回増え、政府としては、安全性などを確認した上で最終的には更に五万回増やして四十万回にしたい考えです。当面増える五万回の内、三万回は国際線に二万回は国内線に振り分けることになりました。そして、羽田は二十四時間使えるのに対して、成田は地元との協議で午前六時から午後十一時の間しか使えないため、国際線も時間ごとの棲み分けをしました。つまり、成田が使える時間帯は、羽田は近距離のアジアを中心に、そして、成田が使えない深夜から早朝は、羽田と欧米を含む世界の主要都市と結ぶことにしました。

前原さんが言う、羽田をハブ空港にするというのは一体何を指すのでしょうか。前原さんは、記者会見でも事務当局にも具体的に話さないので真意は分かりません。国土交通省の中では、「当面増える五万回の使い道は決まっているので、その先増える五万回をできるだけ国際線に回したいのではないか」、「いやいや、これまでの話をご破算にして国際線をできるだけ成田から羽田に持つてこようとしているのではないか」と疑心暗鬼で、お役人は困惑しきっています。前原発言に怒りをあらわにした千葉県の森田知事との会談では、従来の方針、つまり去年決めた方針を確認したようですが、これで問題が決着したのかどうかは分かりません。

この問題を考えるとき二つの視点、第一に地方の空港との

ネットワークを充実させること、第二に成田の歴史的な経緯を踏まえることだと思います。

第一の、空のネットワークです。今地方経済が疲弊して、羽田と地方を結ぶ路線がどんどん減っています。しかし、景気が回復すれば状況は変わるし、これからの航空業界は中型機や小型機を使って頻繁に行き来する方向に向かうので、長期的に見れば国内便はこれまで以上に必要になります。前原さんは、国際線にばかり関心があるようですが、こうした国内の需要を考えると、日本の空のネットワークは維持できないし、地方の切り捨てになりかねません。

第二の、成田の歴史です。地元農家などの激しい反対運動があったし、騒音の問題は今も続いているし、成田は都心から遠いのに、今日に至るまで国は便利な交通手段を用意しませんでした。結局のところ、地元成田への気配りが十分でなかったという事です。

前原さんは、関係者があれだけ強く反発した気持ちを十分くんで欲しいものです。そして、何よりも、羽田のハブ空港化で一体何を目指しているのかを、具体的にきちんと説明して、関係者の間に広がった動揺や混乱を收拾する必要があるのではないのでしょうか。

もう一つ、前原さんの行動で理解できないのが関西空港の扱いです。今回の発言は、そもそも橋下大阪府知事との会談の席上で出たものでした。橋下さんが、関空・関西空港をハブ空港として整備するよう要望したのに対し、これには全く触れず羽田を優先的に整備すると言うのですから、橋下さんが怒ったのは分かります。

成田は不幸な歴史を持っていますが、関空も茨の道でした。関西の財界から空港を建設するよう要望が出たのに対して、民間の活力を生かして造るならと、ようやくゴーサインが出ました。羽田や成田はすべて国の費用で造ったのに関空には冷たいあしらいで、結局、借入金が一兆一千億円にも嵩んで、経営は今も火の車です。関空については、伊丹にある大阪空港が騒音

NHK解説委員 山田伸二

の問題がひどいので、廃止した上で関空を造ることになっていました。しかし、現実には、地元の地方自治体などが存続するよう求めて今日に至り、その後でできた神戸空港とともに、関西に三つも飛行場がひしめき合う異常事態になりました。こんなふうには、国の空港行政・航空行政の一貫性のなさが、関空を苦しめている面もあるだけに、前原さんの対応は、いかにも神経を逆なでするものでした。

橋下さんは、去年大阪空港を廃止すべきだと問題提起をしました。当時の冬柴国土交通大臣は、「素人がそういうことを言うものではない」とにべもない受け答えで、私はビックリしたものです。今回の会談でも、橋下さんは改めてこの持論を展開しました。大阪空港を廃止する話は地元のコンセンサスはありませんが、関空を考えるととき一つの筋論だけに、前原さんは、はぐらかさずに応えるべきだったのではないのでしょうか。

前原さんが、ハブ化の成功例として引き合いに出す韓国のインチョン空港も、実は関空と同じように辛い思いをしました。インチョン空港も、民間活力を生かすプロジェクトとしてスタートしました。開港の直前に、空港の社長にお会いしましたが、「若い官僚が流行にのって民活にしたが、公共事業がこんなやり方で成功するわけがない」と吐いて捨てるように言っていました。予想どおり、多額の借金に苦しんで当初は厳しい経営を余儀なくされました。その後、韓国政府はインチョン空港に財政支援をし、やがて、着陸料を引き下げることができるようになって、競争力を付けたというわけです。ハブ化の成功という華やかな所にだけ目を奪われなくて、地道な努力を勉強して、関空の立て直しの参考にしてみたいと思います。

今、これまでの航空行政、あるいは、空港行政の問題が、まな板の上に乗せられています。

前原大臣は、野党時代から空港の外資規制に積極的に発言するなど、航空問題に関心をもっていました。それだけに、こうした識見を生かすとともに、何よりも関係者の声に謙虚に耳を傾けて、これまでの行政の澱の大掃除をしてみたいものです。