

# 羽田空港の発着枠拡大

国土交通省は来年の3月に予定されている羽田空港の国際線の増便の渡航先や国内航空会社への増便の枠を発表した。これによって首都圏を発着する国際便における羽田空港の重要性はさらに増すことになる。

私事になるが、2007年の第一次安倍内閣の時、政府のアジアゲートウェイ戦略会議で空港の改革問題に取り組んだ。大きな柱は二つある。一つは羽田空港の国際線利用の拡大であり、もう一つはオープンスカイを進めていくことだ。当時は羽田は国内、成田空港は国際という仕分けが成

立しており、羽田の国際線の発着を増やすことは難しかった。

また、当時の国際線の航空枠は全て国の交渉で決まっていたが、オープンスカイとは空港の発着枠が空いているのであれば、新しい路線を開設する自由を航空会社に認めていこうというものだ。地方の空港や成田空港でLCC（格安航空路線）の開設を増やすためには、オープンスカイ政策が有効である。

この二つの重要な改革に對して、当時の国交省が抵抗して改革を実現できなかったことは、現在の状況と



伊藤元重の

## エコノウオッチ

# 対アジア戦略、成田が肝

比べると隔世の感がある。改革の実現は、その数年後になってからだ。羽田発着の国際線の増加、成田をはじめとした全国の多くの空港でのLCCの増加の状況を見ると、アジアゲートウェイ戦略の方向性の正しさを再確認するとも

に、それを表現できず改革が遅れたことが悔やまれる。さて、日本の国際航空戦略の今後の課題はどこにあるのだろうか。一つは、羽田空港の発着枠をどこまで拡大できるのかという問題だ。東京都の上空を飛行する余地がどこまであるのか、発着数を制約する重要な要因となっている横田基地の空域の問題がどこまで

解消されるかなど、技術的・政治的に難しい問題が多い。ただ、中長期的にさらに羽田発着の便数を増やしていくことが必要となれば、第五滑走路の建設も含めた大胆な構想が必要となる。

羽田の発着数をさらに増やしていくことが難しいなら、成田の役割がますます重要となる。世界の主要都市を見ると、ニューヨーク、ロンドン、パリなど、いずれも複数の空港を利用して羽田についてはフル操業となるだろうから、首都圏の空港キャパシティを拡大するためには、成田をどこまで有効に活用するかが鍵となる。

今月の日経新聞の記事に

よれば、東京（羽田、成田）の国際線旅客数は年間約5000万人で、7200万人の香港、6600万人のソウル、6200万人のシンガポールに及ばない。都市の経済規模で言えば、東京首都圏が圧倒的に大きいはずだが、旅客数が少ないのは空港で乗り換える旅客の数が少ないことが原因である。

アジアの他の主要空港とのギャップを埋めるためには、成田での発着数を大幅に増やす必要がある。それこそが、成田の生き残りのためにも、そして日本の航空ネットワークの拡大のためにも必要である。（学習院大学国際社会科学部教授）