

## 問われる空港の国家戦略



神戸市立工業高等専門学校校長  
(神戸大学名誉教授、当調査会理事)

黒田 勝彦

先般、国土交通省の21年度概算要求で関空Ⅱ期工事の北側連絡誘導路とターミナルビルの建設費要求が見送られた。国土交通省としては閣議了解事項の13.5万回離発着回数が達成困難であり、投資が無駄になる、との見解だそう。昨年までの順調な乗り入れ便数から推定して今年度中には13.5万回は達成できる見通しであったが、米国住宅投資バブルの崩壊に起因する世界経済の低迷による旅客減と原油価格の高騰によるエアラインの経営悪化が達成困難の最大の要因である。とくに、関空の国内線におけるJALとANAの減便・休便の影響が大きい。このような事情になった要因をすこし異なった視点から眺めてみたい。そもそも、関空は国内初の内際乗り継ぎ国際空港として整備するということが国の戦略であった筈だ。国内路線を主要な市場としているANAは二国間航空協定の過去の経緯からJALと異なり国際路線の拡大は大きなハンディを背負っている。そのことを無視して伊丹のペリメータ規制による国内線シフトを促しても今回のように経営環境が急変すると国内路線の縮小しかとるべき手段がない。KALが仁川空港をハブにして順調に成長している裏には、日本の地方空港路線をフィータ路線として日本人国際旅客を仁川空港に集めているからである(表参照)。KALであっても日本の地方空港の個

表 5 空港路線比較 '08年9月現在

	仁川	成田	羽田	関空	伊丹
国・地域	60	41	3	24	—
都 市	152	98	3	54	—
日本都市	26	8	49	16	30

別路線で黒字が続いているわけがなく、仁川

に集めた国際路線旅客で黒字経営を達成していると思われる。KALには国際路線を張るハンディがANAほど無いからである。このことが航空交渉でどの程度認識されているのが疑問に思う。まるで日本の地方空港に税金をつぎ込んで仁川のハブ化を手助けしているようではないか。

さらに、国内交通インフラ整備の矛盾がエアラインに過酷な競争を強いている。空港整備は各県1空港をモットーに整備されてきた。これは新幹線が整備されない地方の広域交通手段を確保することが主要な目的であった。しかし、現在空港を抱えている地方にも新幹線網を税金を注ぎ込んで整備している。明らかに航空輸送の代替交通手段としてである。国内航空は、民営化されたあと税金を注ぎ込まれている新幹線と競争しなければならない。航空各社は航空同士の競争の他に新幹線とも競争しなければならない。こんな投資こそ無駄な投資ではないか？新幹線網の拡大よりも航空会社を着陸料減免などで支援する方が国家戦略としてまともなのではないか。この視点を抜きにした議論が伊丹空港廃止論である。伊丹を廃止したら全ての国内路線が関空にシフトするわけではない。明らかに新幹線及び神戸空港に需要が流れ、一部はトリップをあきらめさせる結果を生む。これは関西全体の効用を著しく下げる。航空旅客が空港が遠くなったアクセスの不便を乗り越えて航空を利用し続けるとの錯覚からくる間違った議論である。伊丹の廃止論を議論するなら関西一円の効用低下を上回る跡地利用効果の代替案を考えてから議論すべきである。